



CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION



MODIFICACIÓN AL PRC DE VIÑA DEL MAR, POBLACIÓN VERGARA
PROPUESTA URBANA POBLACION VERGARA
CChC VALPARAÍSO

ESTUDIOS CChC VALPARAÍSO
MAYO 2016

Índice de Contenidos

1. ANÁLISIS CRÍTICO DE LA PROPUESTA DE MODIFICACION DEL PRC ELABORADA POR LA MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR	3
1.1 ESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD URBANA	3
1.1.1 Vías estructurantes y escala de equipamiento	4
1.1.2 Transporte público (buses) y conectividad territorial	6
1.1.3 Permeabilidad vial	9
1.1.4 Accesibilidad peatonal a partir del transporte público	11
1.1.5 Capacidad de estacionamientos en calzada.....	12
1.1.6 Evaluación dotación de estacionamientos: caso manzana 1 poniente entre 9 y 10 norte.....	15
1.1.7 Oferta de estacionamiento para público en recintos privados	16
1.2 EDIFICACIONES EN ALTURA Y EFECTOS EN EL ENTORNO.....	18
1.2.1 Oferta y demanda inmobiliaria.....	18
1.2.2 Evaluación de predios blandos en la Población Vergara.....	19
1.2.3 Evaluación de asoleamientos según altura propuesta	21
1.3 HOMEGENEIDAD TERRITORIAL	23
2. PROPUESTA URBANA PARA EL SECTOR POBLACIÓN VERGARA.....	25
2.1 FACTORES CRÍTICOS DE DECISIÓN.....	25
2.2 ELEMENTOS CLAVE DEL DIAGNÓSTICO	25
2.3 POTENCIALIDADES Y ATRIBUTOS URBANOS.....	27
2.4 OBJETIVOS	27
2.5 LINEAMIENTOS URBANOS	27
2.5.1 Generación de una ciudad compacta, ordenada y sustentable.....	28
2.5.2 Jerarquización de Vías y estrategias de suelo	28
2.5.3 Gestión de iniciativas	30
2.5.4 Dotación de Estacionamientos Públicos en los bordes.....	31
3. ANALISIS NORMATIVO DE LA DE LA PROPUESTA DE MODIFICACION DEL PRC ELABORADA POR LA MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR	33
3.1 OBSERVACIONES DE CARÁCTER SUSTANCIAL	33
3.2 OBSERVACIONES DE CARÁCTER MENOR.....	36
4. ANEXO IMAGENES.....	40

INTRODUCCIÓN

El presente documento, corresponde al análisis crítico efectuado por la Cámara Chilena de la Construcción Sede Valparaíso a la PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL PRC SECTOR POBLACIÓN VERGARA elaborada por la Municipalidad de Viña del Mar. Dicho análisis, se desarrolla en función de 3 ámbitos temáticos a saber:

1. Análisis crítico de la propuesta en términos de diagnóstico y propuesta urbana
2. Propuesta Urbana para el sector Población Vergara
3. Análisis normativo de la propuesta.

1. ANÁLISIS CRÍTICO DE LA PROPUESTA DE MODIFICACION DEL PRC ELABORADA POR LA MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR

En virtud del análisis efectuado a los componentes de la propuesta de Modificación al Plan Regulador Comunal de Viña del Mar, sector Población Vergara, se advierte que existe una serie de temáticas que no fueron producto de análisis o no fueron suficientemente explicitadas o ponderadas, y que resultan relevantes de considerar. Dichas temáticas, corresponden a las que se indican a continuación:

- Aspectos positivos del proceso de densificación que está viviendo la Población Vergara en relación al rol de esta dentro del Gran Valparaíso.
- Evaluación de la jerarquía de la trama vial y los distintos roles dentro del área en observación (desplazamiento y usos de suelo).
- Abordar la problemática de exceso de estacionamientos en el espacio público que generan deterioro del mismo y saturación vial.
- Analizar las alturas de las edificaciones en relación a los conos de sombra y perfil de calle que enfrentan.

Considerando los alcances y características de dichas temáticas, se propone realizar un análisis crítico y evaluación complementaria considerando las siguientes temáticas:

1. Estructura vial y movilidad urbana.
2. Edificios en altura y efectos en el entorno
3. Homogeneidad territorial

1.1 **ESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD URBANA**

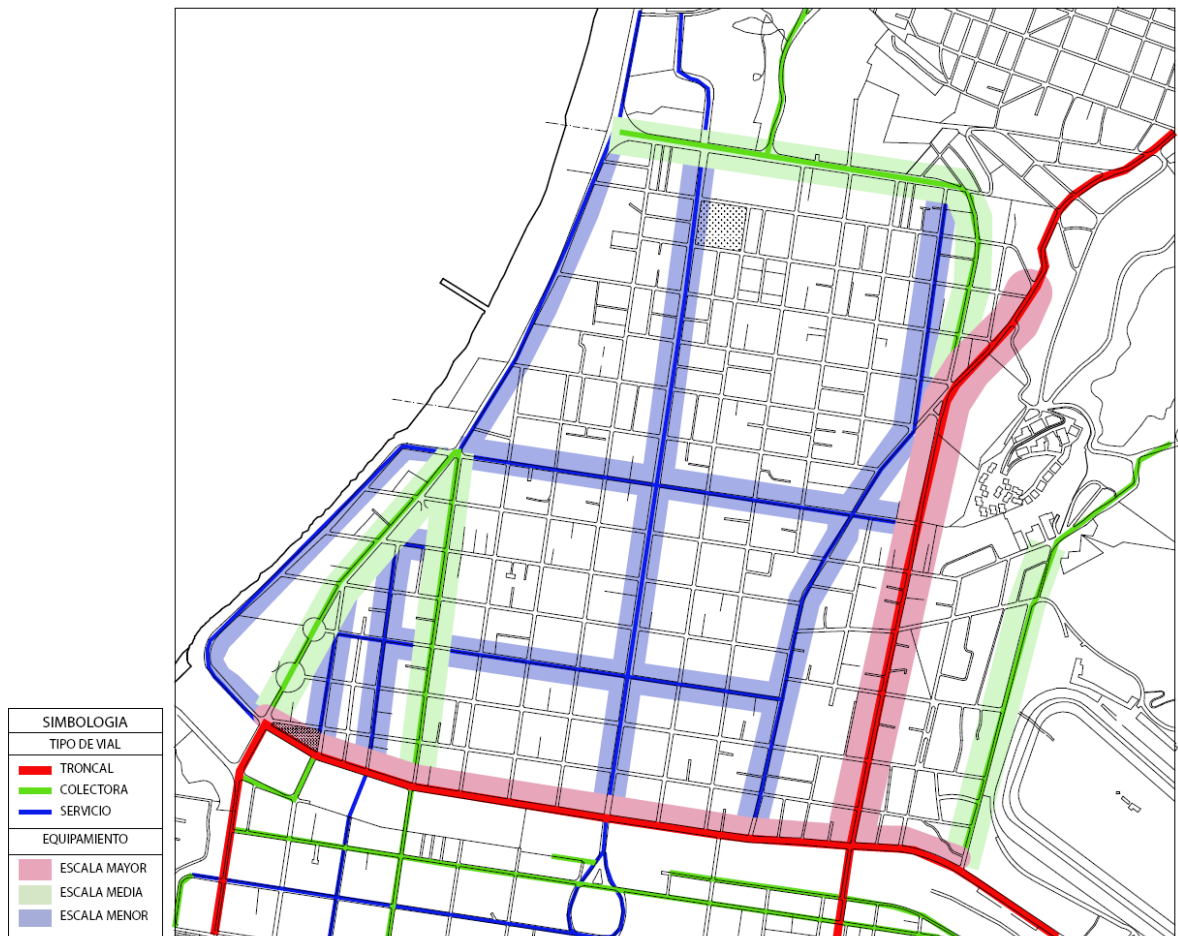
En relación a esta temática, el principal hallazgo que se efectúa es que la propuesta de modificación al PRC para la Población Vergara carece de análisis y comprensión sobre la estructura vial que la conforma, la jerarquía de estas, la conectividad con el resto del territorio circundante, etc.

En atención a ello, se plantea a continuación abordar dicho análisis, para cuyos efectos se definen las siguientes materias relevantes a considerar.

- Vías estructurantes y escala de equipamiento
- Transporte público (buses) y conectividad territorial
- Permeabilidad vial
- Accesibilidad peatonal a partir del transporte público
- Capacidad de estacionamientos en calzada
- Evaluación dotación de estacionamientos: caso manzana 1 poniente entre 9 y 10 norte
- Oferta de estacionamiento para público en recintos privados

1.1.1 Vías estructurantes y escala de equipamiento

Para poder definir el reordenamiento de las actividades dentro de un territorio y establecer densidades máximas es primordial analizar la jerarquía de la trama vial que estructura la Población Vergara y conecta con el resto del territorio, más aun si cada categoría va ligada a una escala máxima de equipamiento a emplazar en sus bordes, en atención a lo dispuesto en el artículo 2.1.36 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.¹



*Plano vías estructurantes de la Población Vergara.
Fuente: Elaboración propia.*

¹ Artículo 2.1.36 de la OGUC:

“Para los efectos de la aplicación de los Instrumentos de Planificación Territorial, se distinguirán cuatro escalas de equipamiento, divididas según su carga de ocupación y ubicación respecto de la categoría de la vía que enfrenta (...)”

El PREMVAL vigente ² define la Avenida 5 Oriente y 1 norte como las únicas vías troncales dentro del área en estudio, por lo que las franjas aledañas son las únicas donde se permiten equipamientos mayores (carga de ocupación sobre 6.000 personas). Según la OGUC, su rol principal es establecer la conexión con diferentes sectores urbanos de una intercomunal.

En el caso de las vías colectoras, permiten equipamientos con carga de ocupación de hasta 6.000 personas, donde el rol principal es el de corredor de distribución entre centros de comercio y empleo y sectores residenciales y de repartir o recibir flujo desde vías superiores. A partir de la modificación al PRC de Viña del Mar referida a Actualización de Vialidad Estructurante³ en el año 2012 se establece dentro de esta categoría las vías de: Los Castaños, 5 Oriente (entre 10 norte y 15 norte), 4 poniente (entre 1 norte y 8 norte) y Av. San Martín (entre 1 norte y 8 norte).

Los predios que enfrentan las vías de servicio permiten equipamientos con carga ocupacional de hasta 1.000 personas. Estas son vías centrales de centros o subcentros urbanos que permiten la accesibilidad a los servicios y al comercio. En esta categoría se encuentran: 8 norte, Av. Perú, 4 norte (entre San Martín y calle Quillota), Av. Libertad, Calle Quillota, San Antonio, San Martín (entre 8 norte y 15 norte), 6 poniente (entre 1 norte y 5 norte), 5 poniente (entre 1 norte y 6 norte) y 6 norte (entre San Martín y 4 poniente).

Las demás vías, que en su mayoría son locales, permiten sólo equipamientos básicos, con carga de ocupación de hasta 250 personas, donde su rol es del acceso a las viviendas.

El Plan Regulador vigente y propuesto no destina preferencialmente los suelos mejor conectados para las escalas de equipamientos y usos de suelo concordantes con la jerarquía vial, que a su vez tienen relación con la conectividad y accesibilidad intercomunal. Más bien, permite, de manera homogénea, el surgimiento de distintos usos de suelo y escala de equipamientos en todo su territorio.

² Plan Metropolitano de Valparaíso, PREMVAL, Resolución N°3/4/128 afecta de fecha 25.10.2013 del Gobierno Regional de Valparaíso – D.O. 02.04.2014

³ Decreto Alcaldicio N°11.092 de fecha 07.08.2012 (D.O. 29.08.2012)

1.1.2 Transporte público (buses) y conectividad territorial

Uno de los factores fundamentales para poder evaluar el rol de un territorio menor frente a uno mayor es a través de su accesibilidad. Un paño accesible desde distintos puntos lo hace ventajoso frente a otros paños y, por ende, más competitivo. A partir de ello, se evalúa las vías con mayor accesibilidad en relación a los recorridos de las distintas líneas de buses del transporte público.



Plano recorrido de buses en la Población Vergara. Fuente: www.mtt.gob.cl, 2014. Febrero 5, 2016
<https://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2013/11/Mapa_Vi%C3%B1a_del_Mar_enero_2014.pdf>

Cuadro Comparativo de Vías Estructurantes

VIA	CIRCULACION	Nº RECORRIDOS	Nº LINEAS	Nº COMUNAS
4 NORTE-SAN MARTIN	UNIDIRECCIONAL	2	1	2
1 NORTE	BIDIRECCIONAL	15	3	5
15 NORTE	BIDIRECCIONAL	10	4	5
5 ORIENTE	UNIDIRECCIONAL	15	3	5
QUILLOTA-SAN ANTONIO	UNIDIRECCIONAL	16	5	5
LIBERTAD	BIDIRECCIONAL	24	6	5

Fuente: Elaboración propia.

Avenida Libertad

Vía con doble sentido donde circulan 24 recorridos de buses de las líneas 2, 3, 4, 5, 6 y 7, conectando Viña del Mar con Valparaíso, Quilpué, Villa Alemana y Concón. Si se analizan las distintas rutas, entre las localidades donde se inician y terminan los recorridos encontramos:

- Colmo, Concón
- Centro de Concón
- Reñaca Alto, Viña del Mar
- Miraflores Alto, Viña del Mar
- Gómez Carreño, Viña del Mar
- Santa Inés, Viña del Mar
- Jardín del Mar, Viña del Mar
- Forestal, Viña del Mar
- Centro de Quilpué
- Centro de Villa Alemana
- Placilla, Valparaíso
- Pza. Victoria, Valparaíso
- C° Toro, Valparaíso
- Aduana, Valparaíso
- Placeres, Valparaíso
- Montedónico, Valparaíso
- Playa Ancha, Valparaíso
- San Roque, Valparaíso

Calle Quillota/ San Antonio

Calle Quillota junto a San Antonio, configuran un mismo eje de circulación hacia el sur para 16 diferentes recorridos de buses de las líneas 2, 3, 4, 5 y 7, vinculando Viña del Mar con Valparaíso, Quilpué, Villa Alemana y Concón. Entre los sectores que conectan directamente se encuentran:

- Centro de Concón
- Glorias Navales, Viña del Mar
- Santa Julia, Viña del Mar
- Jardín del Mar, Viña del Mar
- El Olivar, Viña del Mar
- Forestal, Viña del Mar
- Santa Inés, Viña del Mar
- El Olivar, Viña del Mar
- Reñaca Alto, Viña del Mar
- Peñablanca, Villa Alemana
- San Roque, Valparaíso
- Barón, Valparaíso
- Aduana, Valparaíso
- Los Placeres, Valparaíso
- Peñuelas, Valparaíso.

Avenida 5 Oriente

La Avenida 5 Oriente, con sólo circulación en sentido norte, sirve mayormente como retorno de los buses que circulan por Calle Quillota con San Antonio. Por ella transitan 15 recorridos distintos de las líneas 2, 3 y 4, vinculando Viña del Mar con Valparaíso, Quilpué, Villa Alemana y Concón. Entre los sectores que conectan directamente se encuentran:

- Centro de Concón
- Glorias Navales, Viña del Mar
- Santa Julia, Viña del Mar
- Jardín del Mar, Viña del Mar
- El Olivar, Viña del Mar
- Forestal, Viña del Mar
- Santa Inés, Viña del Mar
- El Olivar, Viña del Mar
- Reñaca Alto, Viña del Mar
- Peñablanca, Villa Alemana
- Aduana, Valparaíso
- Los Placeres, Valparaíso

- Peñuelas, Valparaíso.

Avenida 15 Norte (Av. Benidorm)

La Avenida 15 norte, vía bidireccional del transporte público, sirve a 10 recorridos distintos de buses de las líneas 2, 3, 4 y 5, vinculando Viña del Mar con las comunas de Valparaíso, Quilpué, Concón y Villa Alemana. Dentro de los sectores que conecta directamente con 15 norte encontramos a:

- Centro de Concón
- Santa Julia, Viña del Mar
- Glorias Navales Viña del Mar
- Gómez Carreño, Viña del Mar
- Reñaca Alto, Viña del Mar
- El Olivar, Viña del Mar
- Peñablanca, Villa Alemana
- Las Palmas, Valparaíso
- Aduana, Valparaíso
- Placilla Valparaíso
- Placeres, Valparaíso
- San Roque, Valparaíso

Avenida 1 norte

La Avenida 1 norte, vía bidireccional del transporte público, es alimentada por 15 diferentes recorridos de buses de las líneas 1, 2 y 3 vinculando Viña del Mar con las comunas de Concón, Quilpué, Villa Alemana y Valparaíso. Dentro de los sectores que conecta directamente con 1 norte encontramos a:

- Centro de Concón
- Jardín de Mar, Viña del Mar
- Miraflores Alto, Viña del Mar
- Mena, Quilpué
- Cumming, Quilpué
- Belloto Norte, Villa Alemana
- Peumo, Villa Alemana
- Colón, Villa Alemana
- Cien Águilas, Villa Alemana
- Centro de Villa Alemana
- Aduana, Valparaíso
- Playa Ancha Valparaíso
- Plaza Victoria, Valparaíso

Calle San Martín y 4 Norte

Calle San Martín y 4 norte cuentan con la misma circulación de buses, con un total de 2 recorridos de la línea 2, conectando la Viña del Mar con la comuna de Valparaíso. Dentro de los sectores que conecta directamente se encuentran:

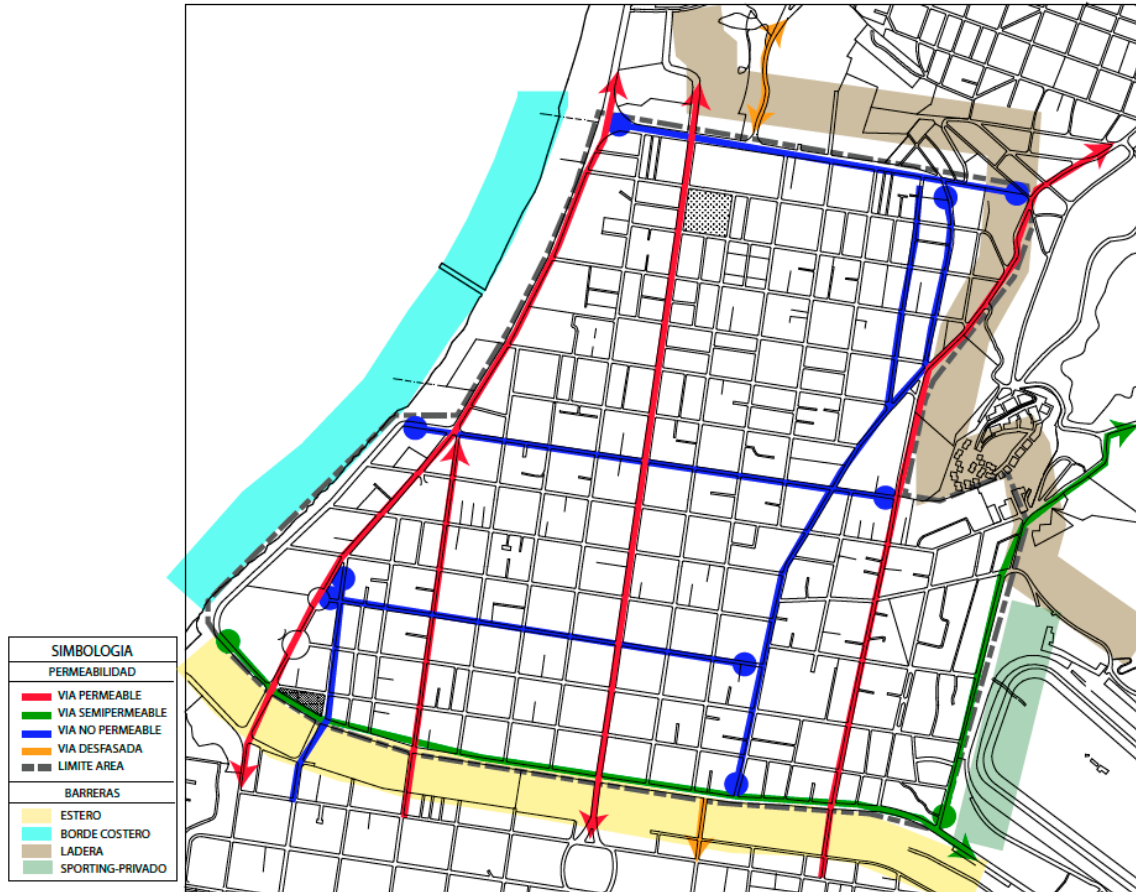
- Gómez Carreño, Viña del Mar
- C° Mesilla, Valparaíso
- C°Toro, Valparaíso

A partir de los recorridos de los buses, Avenida Libertad es considerada la que genera mayor accesibilidad al sector en estudio. Esta acoge 24 recorridos bidireccionales de buses de 6 líneas diferentes conectando sectores de Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana, Concón y Valparaíso. Se le suma la circulación de los buses interurbanos hacia Quintero, la sexta comuna que conforma el Gran Valparaíso. Avenida 1 norte es considerada también un corredor de transporte público bidireccional con una excelente accesibilidad territorial, que conecta principalmente con los sectores interiores del Gran Valparaíso. Calle Quillota y 5 Oriente, ambas unidireccionales, conforman una misma estructura vial con orientación norte y sur. En conjunto sirven de soporte para circulación de 17 rutas diferentes de buses que sirven a cinco de las comunas circundantes.

La población Vergara es una pieza extremadamente bien conectada y emplazada en el corazón del área metropolitana de Valparaíso, lo que se traduce, que cumple un rol fundamental de área de servicios.

1.1.3 Permeabilidad vial

En el marco de la propuesta de modificación al PRC elaborada por el Municipio, uno de los argumentos utilizados para sustentar la propuesta de limitar la altura máxima de edificación de la Población Vergara fue la saturación vial. Se percibe que el sector cumple con tres roles preponderantes respecto a la movilidad urbana: expulsa (residentes que salen a trabajar), atrae (núcleo de empleo, comercio y servicios) y **permea** (se deja atravesar para conectar territorios circundantes). Este último es el que se evalúa a continuación, es decir, la capacidad que tiene el territorio de dejarse atravesar y empalmar con la trama vial de los territorios circundantes y superar barreras topográficas o naturales del territorio.



Plano de permeabilidad vial de la Población Vergara.
Fuente: Elaboración propia.

La población Vergara es una explanada confinada por la topografía natural del lugar y su condición de ser parte de una cuenca de estero y borde costero, que, por otro lado, permite la extensión visual y distanciamiento con otros territorios circundantes.

Si se viene de Valparaíso hacia Concón, la única arteria para atravesar la Población Vergara de manera directa es Avenida Libertad y San Martín, donde esta última considera en su estructura un tramo de 6 poniente. Si se viene de la ribera sur del Marga Marga, se puede atravesar parte del territorio por 5 oriente desviándose hacia Santa Inés, una de las tres vías que conectan el plan con la zona alta de Viña del Mar.

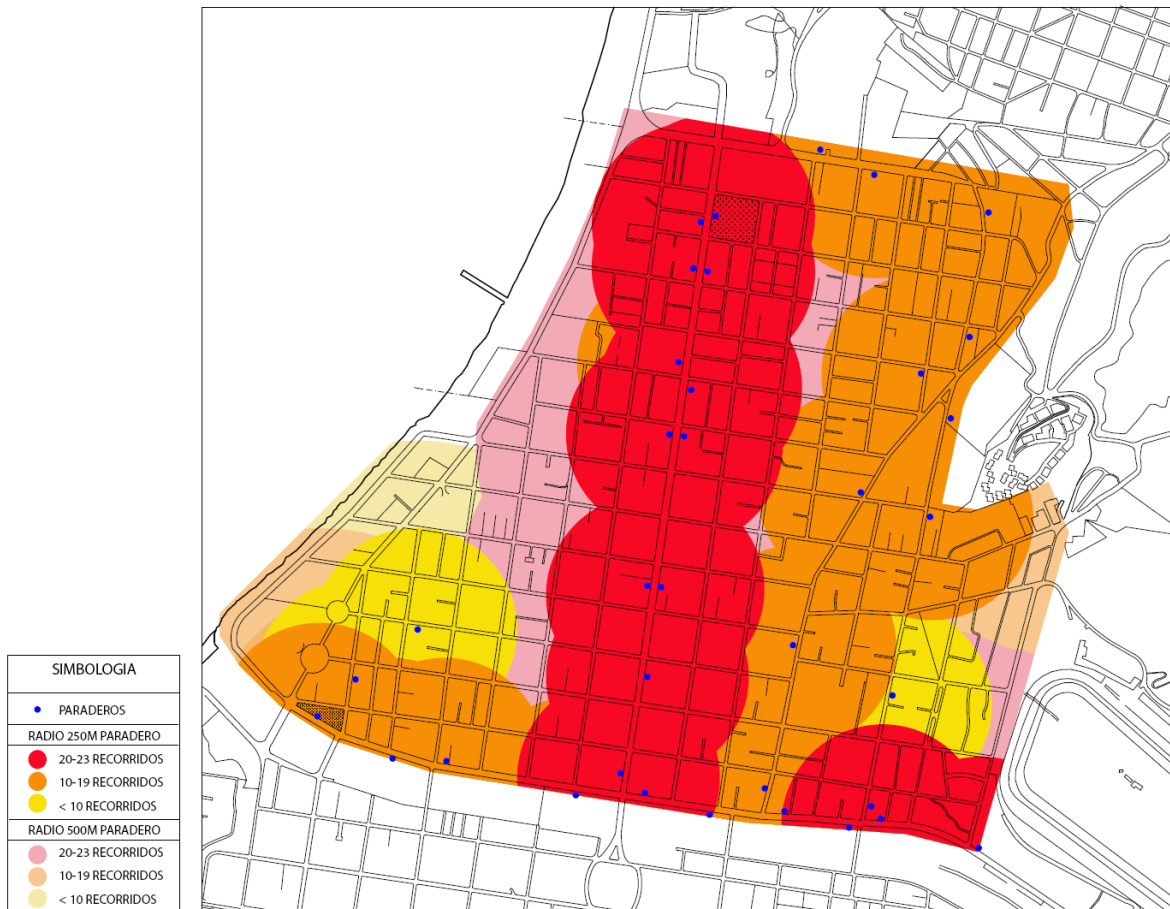
Si se requiere atravesar el territorio en sentido norte-sur, las únicas vías continuas son San Martín y Av. Libertad. Para el caso de desplazamiento oriente y poniente, la única arteria que continúa fuera del área de estudio es 1 norte, las demás sólo inician y terminan en el plan.

Dentro de las barreras naturales que contienen la Población Vergara, la privatización del predio del Sporting es lo que ha significado mayor hermeticidad del borde, seguido por las laderas, que a lo largo del tiempo se han construido nuevas y mejores conexiones. Por último, el Estero Marga Marga ha superado la barrera natural que históricamente significó en el territorio, hoy permitiendo que la mayoría de las vías estructurales atraviesen la ribera de norte a sur.

1.1.4 Accesibilidad peatonal a partir del transporte público

Dentro de la movilidad urbana, el transporte público va ligado al tránsito peatonal. Cuando se evalúan las rutas de los buses, es fundamental evaluar en paralelo el alcance peatonal que tendrá este en el territorio a servir. Idealmente una ciudad bien planificada logra servir a todo su territorio de transporte público, considerando un radio de no más de 500 metros caminable.

A continuación se evalúa el alcance que tiene el transporte público frente al peatón dentro de la Población Vergara. Se mide a través de 3 categorías de paraderos, según la diversidad de rutas que sirve, en un radio de 250 metros y 500 metros.



Plano de accesibilidad peatonal a partir del transporte público.
Fuente: Elaboración propia.

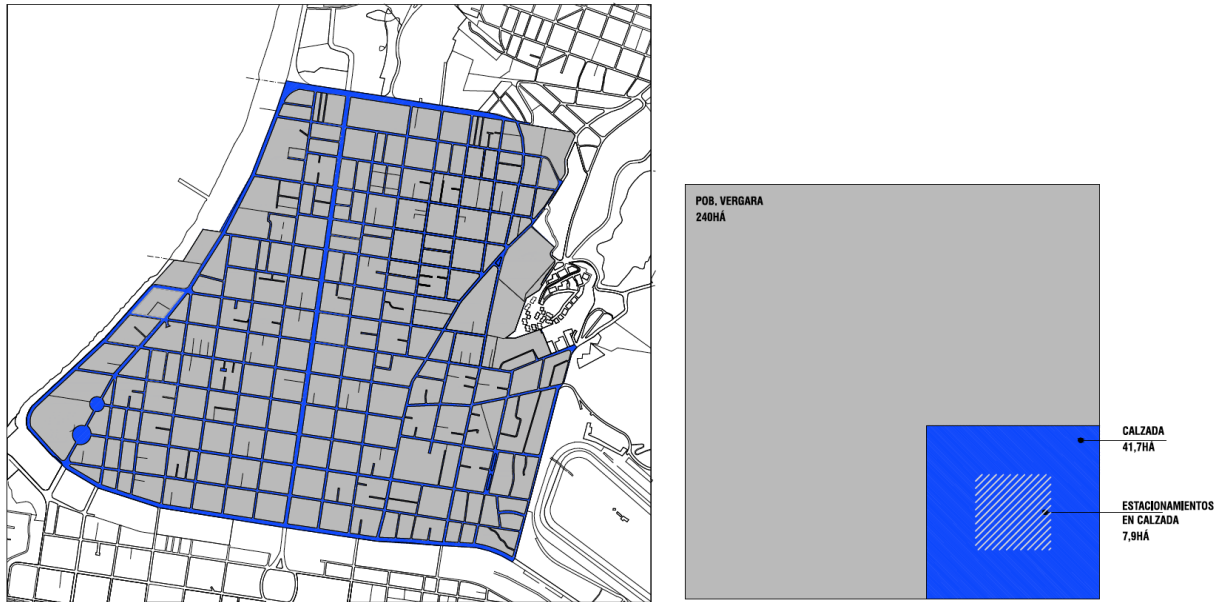
Tal como se afirmó anteriormente, la Av. Libertad es la que ofrece mayor diversidad de recorridos y conectividad con el territorio circundante, sirviendo a 56 manzanas en el radio de 250 metros y 106 manzanas en el radio de 500 metros. La Av. 5 Oriente y calle Quillota en conjunto sirven a todo el territorio oriente del plan, siendo la menos favorecida el sector de Los Castaños, próximo a 7 Norte. La Av. 1 Norte sirve por completo el sector sur de la comuna, mientras que los servicios de ruta de San Martín y 4 Norte asisten al área sur poniente. Por el norte, Av. Libertad y 15 Norte cubren todo el sector dentro de los 250 metros de distancia.

Según la evaluación anterior, toda la Población Vergara cuenta con accesibilidad peatonal al transporte público y el sector más desfavorecido en relación a la distancia a un paradero y diversidad de rutas es San Martín entre 6 norte y 8 norte, donde el paradero más próximo sólo conecta Valparaíso con Viña del Mar (Gómez Carreño) en sentido unidireccional.

1.1.5 Capacidad de estacionamientos en calzada

Si bien este no es directamente un tema de regulación del PRC, si está relacionado y la mirada de la CChC es una mirada amplia y propositiva acerca de la ciudad.

La población Vergara, con cerca de 240 Ha de superficie, cuenta con 41,7 Ha destinadas a calzada por donde circulan vehículos privados y transporte público. A su vez, es el soporte para quienes vienen, van y atraviesan el sector en observación y escenario de la principal problemática que pretende resolver este estudio, la saturación vial.



Plano de estacionamientos en calzada en la Población Vergara.

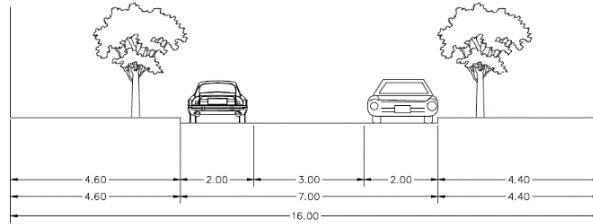
Fuente: Elaboración propia.

Actualmente, la Población Vergara cuenta con 6.300 estacionamientos aproximadamente en el espacio público, es decir, se destinan 7,9 Ha de la calzada para apartamiento, disminuyendo en un 18,9% la calzada. Si eliminamos los estacionamientos de las vías y los concentramos en un gran paño, éste tendría que tener una superficie de 11,9há, considerando la circulación, alcanzando cerca de 10,5 manzanas.

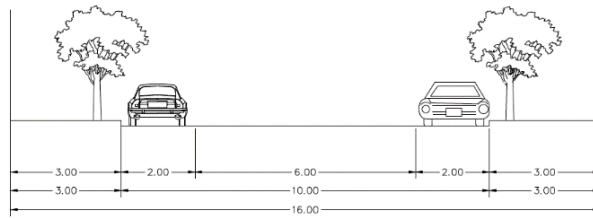
Si se recorren las calles de la población se evidencia que sólo 3 vías no cuentan con estacionamientos en ninguno de sus costados en toda su extensión. Estos son la Av.1 norte, Av. Benidorm (15 norte) y 6 poniente, alcanzando una superficie total de 5,2há. Esto nos permite aseverar que el 87,7% de las vías de la Población Vergara no cuenta con toda su capacidad vial producto de los estacionamientos en uno o ambos bordes. A esto se le suma el bloqueo de la pista en el intento de estacionarse o de retomar la circulación.

A continuación se pueden apreciar perfiles de calles con estacionamientos en sus bordes.

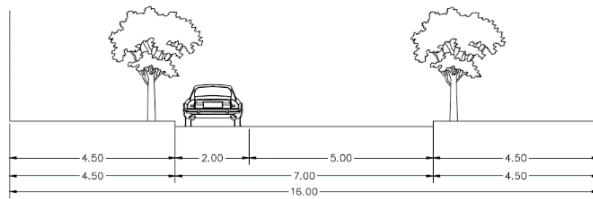
1 Oriente entre 9 y 10 Norte



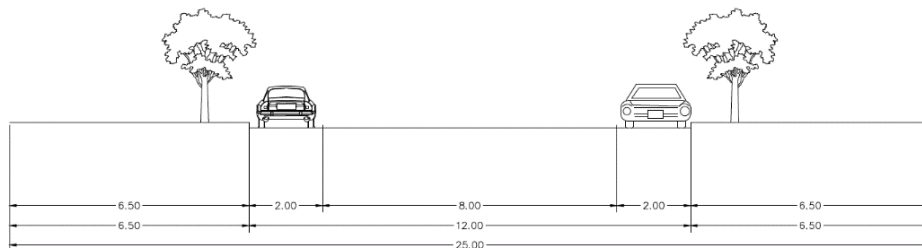
4 Norte entre 2 y 3 Poniente



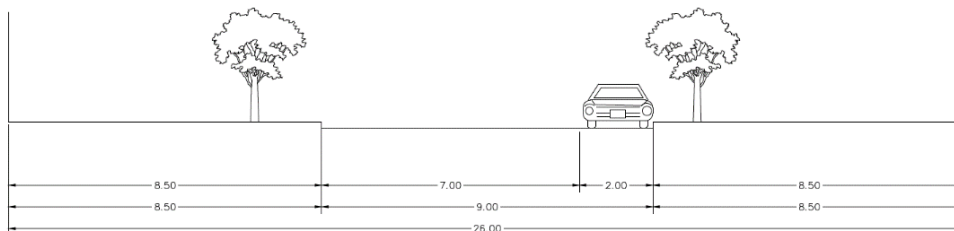
10 Norte entre Av. Libertad y 1 Poniente



San Martín entre 4 y 5 Norte



8 Norte entre 1 y 2 Oriente



Cortes de perfiles de calles de la Población Vergara.
 Fuente: Elaboración propia.

En el caso de la sección de 1 Oriente y 4 Norte, los estacionamientos a ambos lados utilizan un 25% del perfil de la calle. En el caso de 10 Norte, con estacionamientos en un costado, los estacionamientos utilizan un 13%, mientras que en San Martín un 10% y 8 Norte un 8%.

Se aprecia una excesiva reserva de espacio público para estacionamientos vehiculares distribuidos de forma homogénea en todo el territorio, pudiendo ser utilizado para ampliar la calzada para circulación vehicular, para ensanchar la franja del peatón o destinarlo a ciclobandas. Este problema se intensifica en vías estrechas ya que el estacionarse genera instancias de total bloqueo vial, creando congestión en hora punta. Si a esto se le suma la presencia de comercio y servicios en toda la extensión, sin importar la vía que enfrentan, la demanda de estacionamientos y la rotación vehicular que conlleva, la saturación vial es inminente. En la Población Vergara existe excesiva desregularización de estacionamientos en el espacio público, con una importante oferta de ellos en todo el sector, incentivando el uso del automóvil en su interior. Esta ineficiencia del diseño vial genera contaminación atmosférica por la emisión de gases de vehículos que circulan en busca de estacionamientos, incremento del índice de estrés de los conductores, aumento de la contaminación acústica, congestión de las calles y, por ende, deterioro de la calidad de vida de la población.

El objetivo no es eliminar por completo los estacionamientos en las calzadas, sino que se deben definir sectores posterior a una exhaustiva evaluación según el ancho de la calzada, los usos de suelo colindantes y jerarquía de la vía donde se emplazada, que a su vez, definirá la rotación de automóviles estacionados y flujo de vehículos; todo ello, a partir de una mirada integral del territorio.

No se pueden definir las áreas de la ciudad sin una exhaustiva evaluación de su vialidad, según el ancho de la calzada, y de las aceras, los usos de suelo colindantes y jerarquía de la vía donde se emplaza, que a su vez, definirá la rotación de automóviles estacionados y flujo de vehículos; todo ello, a partir de una mirada integral del territorio.

1.1.6 Evaluación dotación de estacionamientos: caso manzana 1 poniente entre 9 y 10 norte

Para efectos de este análisis resulta relevante destacar que de conformidad a lo dispuesto en el artículo 28.1⁴ de la Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal

⁴ 28.1 Cambio de destino. En los casos en que por cambio de destino de todo o parte de un edificio existente, se haga exigible, por la aplicación de las exigencias de la presente Ordenanza, un número igual o inferior a 8 unidades de estacionamiento, el proyecto podrá liberarse de dicha exigencia; así mismo quedará liberado de dicha exigencia aquellas propiedades cuya cuota de estacionamiento sea igual o inferior a 12 unidades de estacionamiento y esté destinada a: restaurante, discoteca, pub, cabaret, bar, fuente de soda, cafetería y usos de suelo de actividades turísticas. Sin embargo, esta norma de excepción no será aplicable a industrias, centros de consulta médica, clínicas y establecimientos educacionales. Cuando un cambio de destino genere una dotación de estacionamientos y por su

vigente⁵, se permite eximir de estacionamientos tratándose de cambios de destinos de edificaciones existentes o parte de ellas se exime de estacionamientos cuando se requiera de un máximo de 8 estacionamientos y, del mismo modo para propiedades que se le exija hasta 12 unidades cuya destino sea: restaurantes, discotecas, cabaret, bar, fuente de soda, cafetería y uso de actividad turística. Sin embargo, esta norma no se aplica para industrias, centros de consultas médicas, clínicas y establecimientos educacionales.

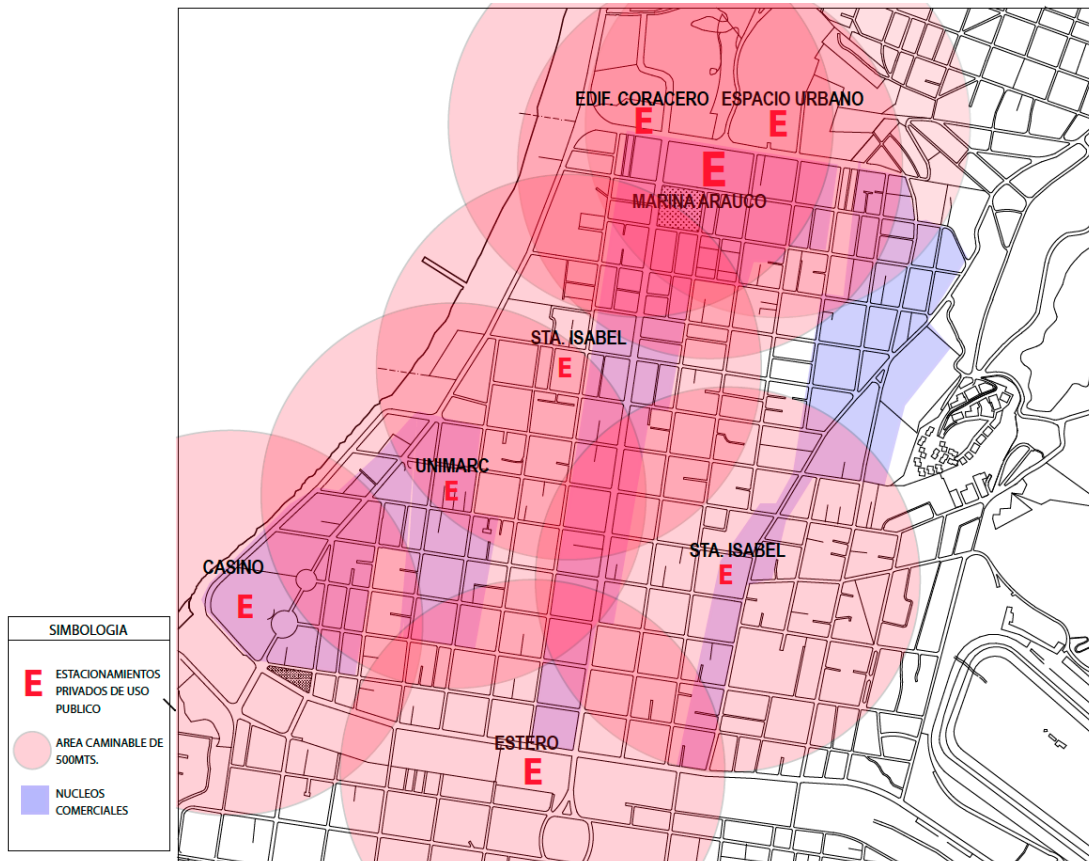
La eximición de estacionamientos para gran porcentaje de cambios de destinos es lo que ha generado el surgimiento descontrolado de comercio de menor escala en toda la Población Vergara que no consideran estacionamientos y, por lo mismo, utilizan indiscriminadamente la calzada. Esto deja en evidencia que uno de los principales problemas de la saturación vial y empobrecimiento del espacio público es producto del mismo PRC vigente, situación que no altera la modificación al PRC actualmente en trámite y por lo tanto no mejora en lo más mínimo. Por un lado no se exige dotación de estacionamientos a un importante porcentaje de locales comerciales del sector y, por otro, no se regulan los estacionamientos en los bordes de calzada, sin importar la jerarquía que tenga la vía.

1.1.7 Oferta de estacionamiento para público en recintos privados

En virtud de las eximiciones contempladas en el PRC vigente, conforme a lo señalado en el punto anterior, se hace evidente que muchos locales comerciales o servicios de menor escala se eximen de estacionamientos, por lo que su público utiliza el espacio público o estacionamientos privados de uso público. Por esta razón, estos últimos estacionamientos cobran relevancia en la Población Vergara, siendo la solución para el comercio pequeño y mediano, pues localizarse cercano a algunos de estos recintos privados les brinda mayor posibilidad de atraer público.

número éste, quede exento de cumplir con la exigencia según lo establece el párrafo anterior, será obligatoria la mantención de la cuota de estacionamientos existentes en el inmueble al momento de efectuarse la solicitud.

⁵ D.A. N°10.949 de fecha 04.12.2002 (D.O. 13.12.2002)



Plano de estacionamientos privados para uso público en la Población Vergara.

Fuente: Elaboración propia.

Las principales ofertas de estacionamientos privados para uso público son malls, supermercados de cadena, un importante edificio de oficinas y consultas, el Casino de Viña del Mar y el estero. El Mall Marina Arauco junto al Espacio Urbano son los principales oferentes del sector norte de la Población Vergara, colaborando al surgimiento de pequeños comercios y servicios en el entorno inmediato como peluquerías, cafeterías, restaurantes, tiendas de vestuarios, etc.

El supermercado Santa Isabel de 1 poniente es un interesante caso donde, a lo largo del tiempo, han ido cambiando de destino las viviendas, emergiendo una panadería, cafetería, restaurantes, etc. en su mayoría sin estacionamientos disponibles para el público.

Un caso particular son los estacionamientos del Estero Marga Marga que, si bien dispone de gran cantidad de unidades, la poca conectividad con la ladera norte (Av. 1 Norte) no es propulsor evidente de algún núcleo de comercio y servicios que dependan de este.

La excesiva demanda de estacionamientos en la Población Vergara origina que un proyecto que garantice disponibilidad de aparcamiento a público detone cambios de destinos de las viviendas próximas y surjan locales comerciales y de servicios

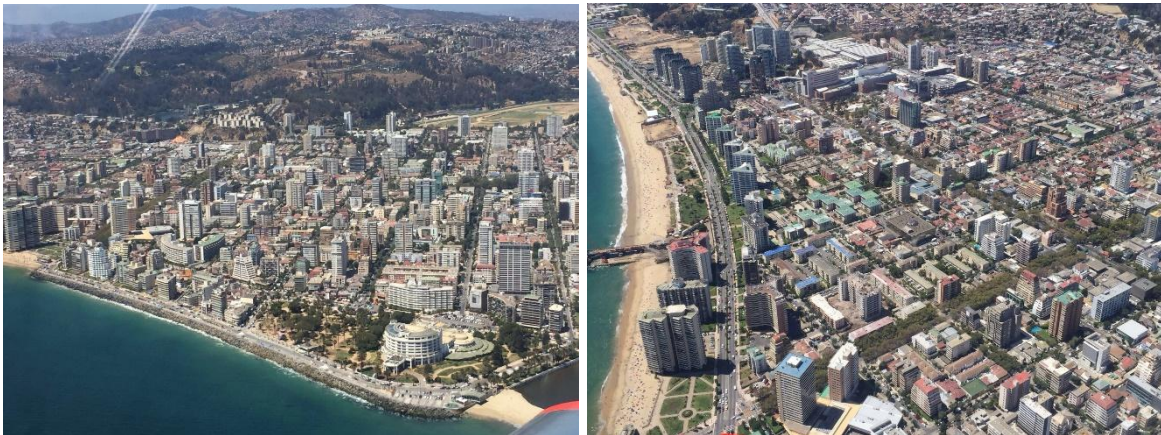
de menor escala en su entorno. Es decir, los supermercados y centros comerciales que se pretenden prohibir en la propuesta, no sólo solucionan su propio problema de estacionamientos sino que también se hacen cargo de la demanda de estacionamientos que generan los equipamientos que quedan eximidos por el propio instrumento de regulación.

1.2 EDIFICACIONES EN ALTURA Y EFECTOS EN EL ENTORNO

En el presente punto se exponen antecedentes que permitan evidenciar aspectos relativos a la edificación en altura que se está desarrollando actualmente en el sector, a objeto de determinar a futuro que sectores podrían ser los más vulnerables a recibir proyectos inmobiliarios, y cómo las distintas alturas afectan al entorno inmediato a través de su asoleamiento.

1.2.1 Oferta y demanda inmobiliaria

Se evalúa la tendencia inmobiliaria del sector a partir del Informe Inmobiliario Mensual de Noviembre del 2015, entregado por la CCHC, que considera las comunas de Valparaíso, Concón, Viña del Mar, Quilpué y Villa Alemana. La Población Vergara está integrada en dos sectores definidos en el informe. Parte del sector costero es parte de lo denominado “borde costero” que va desde la comuna de Viña del Mar hasta Concón, y el sector céntrico y poniente es parte del “Plan de Viña” junto a Santa Inés.



Imágenes Aéreas de Viña del Mar. Créditos: Francisco Vásquez.

Ambos sectores solo ofertan departamentos. El Plan de Viña es el sector con mayor oferta de departamentos, seguido por el Borde Costero, con el 17% y 15% respectivamente. En relación a las unidades vendidas, el Plan de Viña logró el

14%, ubicándose en segundo lugar tras Santa Julia, mientras que el Borde Costero, con un 10%, se ubica en un cuarto lugar. El sector del Borde Costero es el de mayor valor, promediando 72,4UF/m², seguido por el Plan de Viña con un 63,2UF/m², mientras que la ponderación de las cinco comunas en conjunto es de 50,1UF/m².

Ambas franjas que albergar la Población Vergara son las de mayor valor en el mercado del sector, escapándose respecto al promedio territorial y, a su vez, siendo los sectores de mayor oferta de unidades y unas de las con más ventas en el mes de Noviembre, lo que se puede concluir que sin importar el valor, persiste una importante demanda por el sector.

Pretender desmotivar la oferta de departamentos en el sector, genera dos consecuencias directas: migración del volumen de inversión a otras comunas, lo que se traduce en pérdida de competitividad de la ciudad. Y que aquella oferta que persista, aumente aún más los elevados costos existentes.

1.2.2 Evaluación de predios blandos en la Población Vergara

A continuación se evalúan los predios blandos de la Población Vergara. El criterio de selección, realizada por Asesoría Urbana de la Municipalidad de Viña del Mar, es a partir de terrenos sobre 500m² cuyas construcciones no correspondan a edificios habitacionales, de comercio o servicio. Es decir, son edificaciones de 1 o dos pisos, sin importar su uso, o sitios eriazos.



Plano de predios blandos en la Población Vergara.

Fuente: Elaboración propia, en base a catastro elaborado por Asesoría Urbana.

El plano evidencia que el sector oriente de la Población es notablemente más vulnerable a nuevos proyectos inmobiliarios que el sector poniente. Por otro lado, se aprecia una mayor concentración en torno a los ejes principales norte sur, como lo son Av. Libertad, calle Quillota y Av. 5 Oriente, y también se perciben pequeños núcleos en sectores residenciales sobre 8 norte entre Quillota y Libertad.

A partir de ello se debe realizar un análisis de zonas y evaluar por sectores, para regular la presión inmobiliaria donde corresponda y por el contrario, garantizar áreas donde el objetivo sea localización de mayor densidad - como las franjas en torno a los ejes del transporte público -, además de identificar las zonas más deterioradas o fraccionadas, que requieren de renovación urbana.

1.2.3 Evaluación de asoleamientos según altura propuesta

A continuación se presenta un estudio de asoleamiento (ver Anexo 7) el cual busca demostrar el porcentaje de sombra que proyectan las edificaciones (bajo la normativa propuesta por PRC y bajo una nueva propuesta de mayor altura) sobre su misma manzana y calles que enfrentan. Por un lado, se evalúa la densidad máxima permitida y la sombra que proyectan sobre el espacio público y placa comercial frontal y, por otro, se analiza el confort térmico de los predios aledaños dentro de la misma manzana.

Las sombras proyectadas por edificaciones aisladas sobre placas comerciales influyen de distintas maneras en la ciudad y va a depender no sólo de las alturas propuestas, sino de los sectores donde emerjan (orientación y calle que enfrenta).

Por ejemplo;

En el caso de Av. Libertad (E6C) Sentido Norte-Sur, donde se permite una placa comercial de 7mts. más una edificación aislada de 32mts (10 pisos) la sombra arrojada no alcanza a sobrepasar el bandejón central de la calle. Si aumentamos la altura de la edificación aislada a 70,4mts (22 pisos) la proyección sombra arrojada llega a los pies de la placa comercial.

En el caso de los Orientes y Ponientes, la edificación aislada sobre placa comercial nos permite un máximo de 44,8 mts. (14 pisos) para alcanzar una proyección de sombra que llegue a los pies de la placa comercial de la edificación a la que enfrenta.

Es fundamental hacer una evaluación del confort térmico – lumínico en que se verán sometidos quienes habiten los edificios. A partir de un estudio sobre las “Claves para proyectar espacios públicos confortables. Indicador del confort en el espacio público”⁶ declaran que una de las condiciones necesarias para obtener espacios técnicamente confortables es a través de la proyección de sombra, pretendiendo alcanzar un mínimo de 50% de horas útiles en condiciones de confort al día logrando obtener un “potencial de habitabilidad térmica en espacios urbanos” indicando el porcentaje de tiempo en el que una persona se encuentra en condiciones críticas tolerantes o de confort térmico.

Si consideramos que un día cuenta con 9 horas de luz en invierno, como caso más desfavorable, y tomamos como ejemplo las 12:00 y 14:30 hrs del día junto con la evaluación de tres zonificaciones distintas, por un lado el sector de 12 norte entre Av. Libertad (V9 – E6C) y por otro lado el sector de 2 Norte entre 1 y 2 Poniente (E7C) tenemos lo siguiente:

⁶ Minguez, E; Marti, P; Vera, M; Meseguer, D. 2013. *Clave para proyectar espacio públicos confortables. Indicadores del confort en el espacio público*. http://eminguez.com/wp-content/uploads/2013/06/Claves-E.P.-Confortables_WEB.pdf

Sector de 12 norte entre Av. Libertad (V9 – E6C)

Estas zonificaciones permiten una edificación aislada de 32mts. y una edificaciones aislada de 32 mts. sobre placa comercial de 7 mts., respectivamente. En su evaluación obtenemos un porcentaje de proyección de sombra de sobre el 50% donde la mayor cantidad de sombra arrojada se da en la mañana a las 12:00hrs dada por las edificaciones compuestas por placa comercial 7mts. más edificación aislada de 32mts.

Sector 2 Norte entre 1 y 2 Poniente (E7C)

Esta zonificación permite una edificación aislada de 19mts sobre una placa comercial de 7 mts lo que nos arroja un porcentaje de sombra que fluctúa entre el 40-50%, incluso evaluando una propuesta de mayor altura (31,68 mts para la edificación aislada) nos encontramos dentro del confort antes mencionado.

FECHA: 21 JUNIO 9 HORAS DE LUZ INVIERNO	ALTURA EDIFICACION CONTINUA	ALTURA EDIFICACIÓN AISLADA	ALTURA TOTAL	PORCENTAJE DE HRS SOMBRA 12:00 hrs.	ALTURA QUE ALCANZA EL 50%
EJEMPLO 1 CALLE LIBERTAD ZONA V9 y E6-c	7 mts.	32 mts	39 mts.	50%	
EJEMPLO 2 CALLE 2 NORTE ZONA E7-c	7 mts.	19 mts.	26 mts.	MENOR AL 50%	31,68 mts.

Fuente: Elaboración propia.

Podemos concluir que las variables influyentes en el confort de una ciudad se puede lograr con edificios en altura, sin embargo, se debe evaluar bien los encuentros de distintas zonificaciones para no permitir que las sombras arrojadas superen el 50% de las horas de luz como sucede en el caso de Libertad hacia el costado poniente. Para ello, se propone zonificar a partir de manzanas completas frente a las vías con mayor tamaño, donde el distanciamiento entre líneas de edificación, dada por los anchos de las calles, logren disminuir la sombra durante el día en los predios que enfrentan y garantizar el confort térmico- lumínico de ellos, en especial a los barrios tradicionales. Por otro lado, las sombras proyectadas a partir de franjas completas densificadas en altura frente a calles con sentido norte sur son menos perjudiciales para el entorno, que las franjas densificadas de calles oriente poniente. En el segundo caso, las edificaciones al sur de la franja densificada, que podrían ser un sector residencial de baja densidad, pueden recibir sombras de medio día, la luz más requerida.

1.3 HOMEGENEIDAD TERRITORIAL

La propuesta de modificación del PRC para la Población Vergara cuenta con dos aspectos importantes de destacar de inconsistencia a partir de las evaluaciones.

El primero apunta a los sectores de barrios tradicionales. Una de los objetivos planteados por Asesoría Urbana era proteger los barrios tradicionales del sector, culpando a los edificios en altura de la saturación vial y de las sombras que proyectan a los vecinos. Dentro de estos barrios tradicionales, áreas donde aún perduran edificaciones de baja densidad que son preferentemente residenciales, se encuentra el sector E7-C al oriente de Av. Libertad. Para este sector se propone consolidar un frente de 7mts. continuo (máximo y mínimo) y sobre este una edificación aislada de hasta 19mts, y se prohíben supermercados, estaciones de servicios automotriz y centros comerciales cerrados. Los aspectos que hacen ruido en relación a esta propuesta es que plantean una altura máxima para controlar los edificios excesivamente altos pero, por otro lado, densifican la base de este, lo que en la normativa vigente no se permite. Finalmente la densidad habitacional y la supuesta saturación vial que los edificios generan no se reducirá. Por otro lado, esta consolidación del frente es, en muchos casos, edificaciones mixtas con una sólida placa comercial que generaran atracción de nuevos viajes, requerimiento de estacionamiento y alta rotación de público dentro de barrios residenciales. Por último, en relación a este sector, se define la misma zonificación para el área de San Martín con 3 Poniente, que hoy, visiblemente tiene un rol diferente dentro de la Población Vergara, saturado de restaurantes, pubs, discoteques y entretenimiento, y en paralelo, el sector E7-c1 (en torno a calle Quillota) se le proponen las mismas condiciones de edificación, siendo un importante eje de comercio y servicio frente a una vía colectora, contrario al sector residencial que se observa.

Un segundo aspecto relevante de destacar es la ausencia del eje de la Av. 5 Oriente en el PRC propuesto. Según en PREMVAL, este eje es el único troncal que atraviesa el sector en estudio en sentido norte sur. “Su rol principal es establecer la conexión entre las diferentes zonas urbanas de una intercomuna” (OGUC, 2014) y el flujo es predominantemente de locomoción colectiva y automóviles. Los predios contiguas a este eje son las con mejor accesibilidad a la Población Vergara a nivel Metropolitano y, a su vez, las únicas que permiten equipamiento mayor (carga de ocupación superior a 6.000 personas.). El PRC, por el contrario, niega el rol que pudiese tener a nivel territorial y le destina una zona V8, la más restrictiva y de menor densidad de la población. Al igual que el caso anterior, esta área se extiende hasta Av. Los Castaños, que objetivamente cuenta con un importante valor residencial y de menor escala.

Por otra parte, se define prácticamente las mismas zonificaciones para áreas tan diversas como por ejemplo: calles Libertad, San Martín, 3, 4 y 5 Poniente y

Quillota, las cuales visiblemente tiene roles diferentes dentro de la Población Vergara.

A modo de conclusión, los sectores con roles e imágenes tan contrarias no se les pueden permitir las mismas condiciones urbanas, se debe ordenar y sectorizar según funciones y jerarquía vial y no normar homogéneamente.

2. PROPUESTA URBANA PARA EL SECTOR POBLACIÓN VERGARA

La propuesta urbana que se expone en el presente documento ha sido formulada a partir de la definición de Lineamientos Urbanos, que corresponden a aquellas directrices que dan soporte a la propuesta y que se constituyen como el origen de una serie de medidas en el ámbito de la planificación, regulación y gestión urbana. De manera previa a la formulación de dichos lineamientos, se enuncian aquellos aspectos de diagnóstico, objetivos y en general todos aquellos que sirvieron de soporte a la definición de estos Lineamientos Urbanos.

2.1 FACTORES CRÍTICOS DE DECISIÓN

Entenderemos los factores críticos de decisión como aquellos temas e interrogantes que resultan claves de abordar, toda vez que de ello depende el éxito y la adecuada focalización de las decisiones de planificación y regulación contenidas en la propuesta urbana a realizar, y que en el caso en análisis corresponden a las siguientes:

- ✓ ¿Cuál es la imagen de ciudad que queremos?
- ✓ ¿Cómo debe ordenar un territorio con evidente rol de servicio y dormitorio para el resto del territorio circundante?
- ✓ ¿Cómo se debe planificar un territorio con evidente saturación vial por ser una ciudad de paso, de atracción y expulsión a la vez?
- ✓ ¿Es la disminución de altura la solución definitiva para la congestión vial de un territorio?

2.2 ELEMENTOS CLAVE DEL DIAGNÓSTICO

A continuación se exponen una serie de ideas centrales que permiten sintetizar el diagnóstico del sector de la Población Vergara:

- Viña del Mar, pasa de ser una Ciudad de carácter residencial complementaria a Valparaíso, a una ciudad de servicios, de **creciente centralidad en función de sus atributos relacionados con su emplazamiento y accesibilidad metropolitana** (Modificación PRC, 2016)

- La demanda por localización, en conjunto con las dificultades de urbanización propias del territorio, y las restricciones mantenidas por los IPT vigentes, consolidan la **escasez de suelo urbanizado** como una condición de Viña del Mar. (Modificación PRC, 2016)
- El conjunto de dinámicas del rol de centralidad que afecta a Viña del Mar, traducidas en las demandas de suelo por localización de equipamiento y residencia, ha establecido la **transformación y renovación de las tipologías de edificación por formatos de gran escala y de crecimiento vertical**. (Modificación PRC, 2016)
- La planificación de la ciudad carece de una **imagen objetivo** clara desde una mirada integral territorial del Área Metropolitana del Gran Valparaíso que defina lineamientos para el ordenamiento territorial, conectividad y accesibilidad.
- La población Vergara es un **territorio compacto**, bien conectado, con buen sistema de transporte público que sirve a toda extensión desde una distancia caminable, con diversidad de equipamiento y atributos naturales, lo implica que la localización de este paño se ventajosa frente a otros sectores circundantes, por ende, **mayor presión inmobiliaria**.
- El área en observación cumple un triple rol en el Gran Valparaíso: **atracción** (servicios y trabajo), **expulsión** (vivienda) y **de paso entre otras comunas** durante el día. Paralelamente, el sector posee límites bastante herméticos respecto a la conectividad vial con el resto de la ciudad, en especial al norte y oriente de la población, lo que hace que el salir, entrar y atravesar (distintas velocidades) genere **congestión vial en horas punta**.
- El PRC vigente y propuesto permite localización homogénea de comercio y servicios en todo el territorio y, por otro lado, densidades homogéneas, a excepción de la propuesta del sector de Los Castaños. No existe una planificación concordante entre estrategias de suelo con la jerarquía de la trama vial.
- La falta de regularización de comercio y servicios ha generado un **alto cambio de uso de suelo en los barrios tradicionales**.
- Existe una **desregularización a de estacionamientos** en el sector, que conlleva a la congestión vehicular y empobrecimiento del espacio público. Por un lado, existe excesiva oferta de estacionamientos en la mayoría de las vías, sin diferenciar según jerarquía y, por otro, el **art. 28.1 del D.S. 10.949.04 exime de estacionamientos mínimos exigidos a cambio de destino de edificios existente** con exigencia de 8 o menos unidades y para restaurantes, discoteques, pubs, cabarets, cafetería, etc. que tengan menos de 240m² construidos (de exigencia menor e igual a 12 unidades).
- Dentro de las modificaciones propuestas de PRC respecto al vigente esta la disminución de las máximas de todo el sector y **aumento de densificación a través de placas** (edificación continua hasta los 7mts de altura). Esto conllevará a que emerjan **modelos inmobiliarios con placas comerciales en barrios**

tradicionales de la población, sectores que hoy cuentan con importantes áreas de suelos blandos (zona E7-c).

2.3 POTENCIALIDADES Y ATRIBUTOS URBANOS

La Población Vergara cuenta con una serie de atributos urbanos, que se constituyen como elementos potenciales a resguardar y para sustentar su proyección futura, los que se indican a continuación:

- ✓ Cuenta con vías estructurales servidas de transporte público (buena accesibilidad) que permiten que gran parte del territorio sea caminable.
- ✓ Extensos paños de áreas residenciales y franjas en torno a vías estructurales con vocación de comercio y servicios en un mismo radio caminable.
- ✓ Importante desarrollo inmobiliario en los últimos años.
- ✓ Diversos espacios públicos activos.
- ✓ Importantes áreas verdes dentro de la ciudad.
- ✓ Posee atributos naturales, como el estero Marga Marga, la condición de borde costero y una gran explanada verde de área deportiva, lo que permite la extensión visual y distanciamiento con otros territorios circundantes.

2.4 OBJETIVOS

En virtud de los elementos de diagnóstico y atributos señalados en los puntos anteriores, y considerando además los factores críticos de decisión tendientes a estructurar una propuesta urbana para la Población Vergara, es posible plantear que dicha propuesta debiera buscar la concreción de los siguientes objetivos:

- Evitar el envejecimiento de la población (ciudad activa)
- Asegurar la permanencia de la población actual (evitar la gentrificación y segregación residencial socioeconómica)
- Asegurar la permeabilidad norte-sur (conectividad con las otras comunas), considerando situación de embudo en vías perimetrales de la Población Vergara.
- Aumentar la competitividad de la Ciudad, es decir, capacidad de brindar progreso a través de generación de empleo, atraer nuevas inversiones, etc.

2.5 LINEAMIENTOS URBANOS

A continuación se enuncian los lineamientos que dan soporte a la propuesta urbana formulada en el marco del presente documento y que se constituyen como el origen de una serie de medidas en el ámbito de la planificación, regulación y gestión urbana para el sector de la Población Vergara.

Dichos lineamientos han sido formulados desde una mirada de Ciudad Sustentable,

sin disminuir su densidad ni eliminar su diversidad de usos pero reordenándola en relación a los roles que tienen sus distintas vías estructurales. Se propone una ciudad compacta y ordenada, que cuida de no expulsar a los habitantes a las periferias, evita la depredación de nuevos territorios rurales y todo lo que conlleva esto a futuro (inversión en infraestructuras, impacto ambiental, segregación social, saturación vial a otros puntos, etc.). A su vez, establece medidas para desincentivar el uso del automóvil e incentiva un transporte más sustentable (transporte público y movilidad no motorizada).

La Población Vergara posee un emplazamiento central dentro de lo que es el Área Metropolitana de Valparaíso, con una accesibilidad y localización ventajosa respecto a los territorios circundantes lo que se debe asumir como un aspecto positivo.

Dichos lineamientos son los siguientes:

2.5.1 Generación de una ciudad compacta, ordenada y sustentable

Asociado a este lineamiento, se proponen acciones del siguiente tipo:

- a. Priorizar usos de suelo mixtos y de mayor densidad en torno a los ejes de circulación del transporte público, intensificando los suelos urbanos más accesibles y resguardando sectores preferentemente residenciales (barrios tradicionales).
- b. Garantizar accesibilidad peatonal (máximo 500mts) desde el transporte público a todo el territorio.
- c. Reconvertir franjas de estacionamientos en calzada en ciclovías o ciclobandas.
- d. Regularizar los estacionamientos es superficie y dotar espacios públicos de vías troncales o colectoras de estacionamientos subterráneos, garantizando accesibilidad peatonal a todo el territorio y protegiendo las calzadas de barrios residenciales.
- e. Participación y seguridad comunitaria.

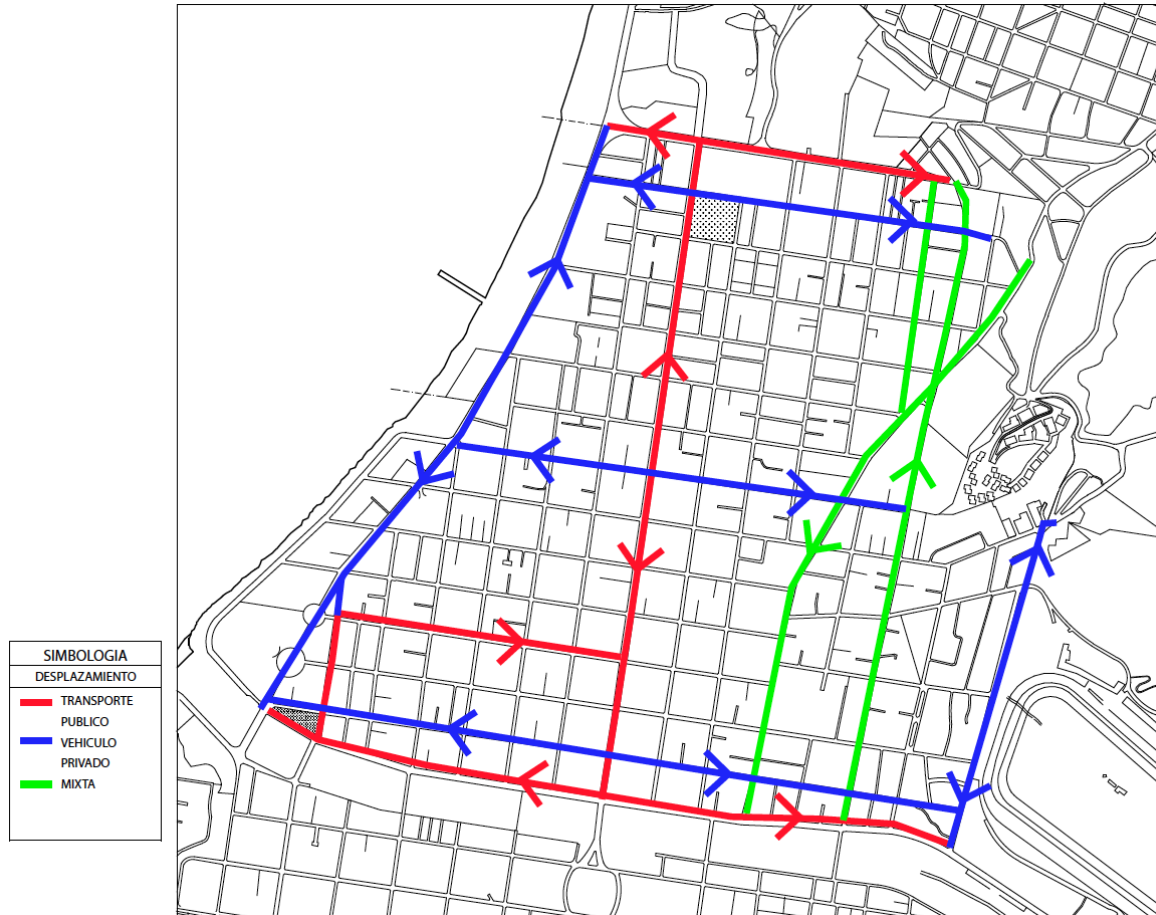
2.5.2 Jerarquización de Vías y estrategias de suelo

Es posible garantizar una buena circulación vehicular tanto privado como público en perfiles de calles ya establecidos a través de la segregación de vías. Lo idónea es no restarle espacio al peatón sino por el contrario, poder proponer nuevas franjas para el peatón y ciclista. Para ello se propone segregar vías en dos jerarquías donde la primera es prioritariamente para transporte público, permitiendo cruzar sin dificultar la Población Vergara y, la segunda, para automóviles privados que tengan como objetivo atravesar en ambos sentidos el sector para conectarse con territorio circundante. La velocidad de estas últimas vías son mayores que las calles interiores de mayor carácter residencial, por lo que no se recomienda ubicar estacionamientos laterales.



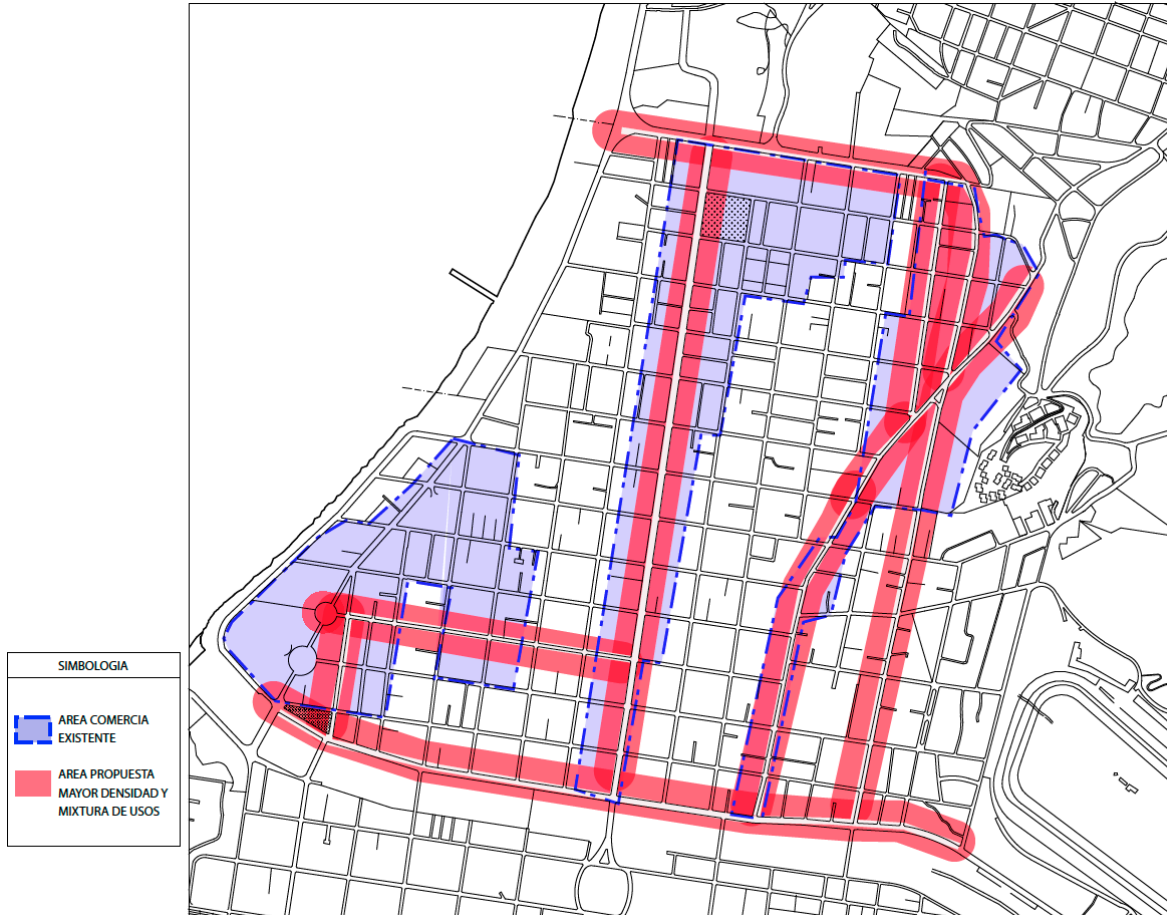
Corte esquemático densidades en torno al corredor de transporte público y segregación de vías de Curitiba.

Fuente: - Propia, base <http://urbana-pe.com.br/>



Plano Propuesta segregación vial para la Población Vergara. Fuente: elaboración propia.

Para el caso de Av. 15 Norte, esta se define como prioritaria para transporte público y de apoyo para automóviles privados se propone 14 Norte con circulación en ambos sentidos. Para 1 Norte, que también se define prioritaria para transporte privado, se le plantea como eje secundario la calle 2 Norte para automóviles privados. San Martín, 8 Norte y Los Castaños se definen como vías secundarias para automóviles y Av. Libertad prioritaria para el transporte público. En los casos de 5 Oriente y Quillota, por el ancho de la calzada, por ser vías de un solo sentido y actualmente no cuentan con alta congestión vial, se proponen como vías mixtas con pistas exclusivas para el transporte público. Las vías restantes son de carácter locales relacionadas al sector residencial.



Plano propuesta de áreas de mayor intensidad para la Población Vergara. Fuente: elaboración propia.

En relación a los usos de suelo, se propone destinar las franjas aledañas a las vías por donde circula el transporte público para edificaciones de mayor densidad y diversidad de usos y de este modo más población vivía y trabaje en los suelos con mejor conectividad e incentivas el uso del transporte público. Por otro lado, esta medida busca resguarda los sectores interiores del plan para uso residencial de menor densidad y proteger los barrios tradicionales.

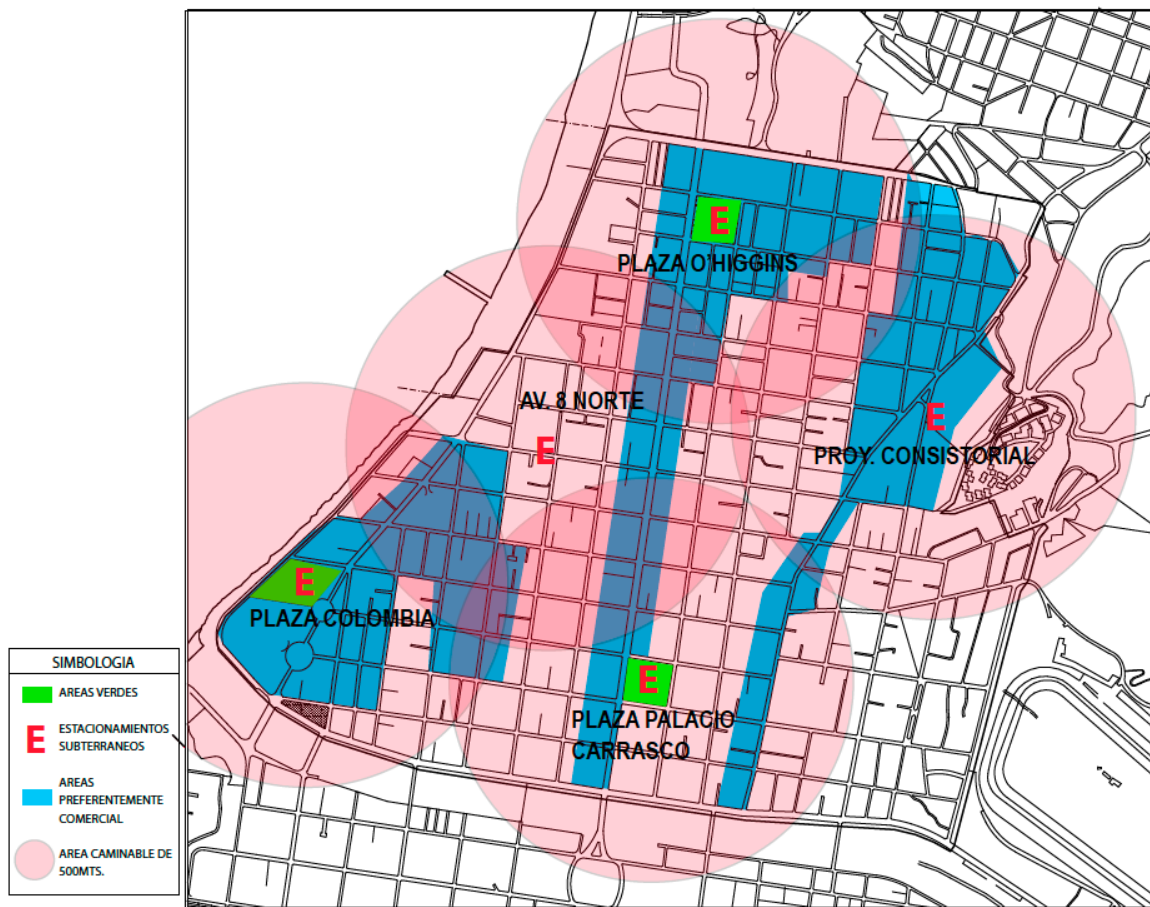
2.5.3 Gestión de iniciativas

- a) Gestión de un edificio Centro Cívico en terrenos municipales ubicados en 5 Oriente. A través de la aplicación de la Ley de Financiamiento Urbano Compartido y/o Concesiones, consolidando todos los servicios públicos sectoriales y municipales ubicados en la ciudad, dotar de una infraestructura moderna, con oficinas y estacionamientos, generar un proyecto detonante para revitalizar ese alicaído y bien conectado, cuadrante de la ciudad.
- b) Definir zonas de Remodelación según art.72° y siguientes de la LGUC en sectores deteriorados o fraccionados de la población Vergara, particularmente cuadrante calles San Antonio, 5 Oriente, 15 Norte y 8 Norte.
- c) Gestionar con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo zonas de Renovación Urbana

- en sectores deteriorados o fraccionados de la población Vergara.
- d) Generar planos seccionales en virtud del artículo 2.7.7., 2.7.8. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones para sectores con valor patrimonial o donde se pretenda salvaguardar la imagen de barrios residenciales, definiendo en éstos fachadas, tipos de cierros o tipos de antejardín según sea necesario para la imagen urbana deseada.

2.5.4 Dotación de Estacionamientos Públicos en los bordes

Definidas las 3 áreas preponderantes de localización de comercio y servicios, se propone emplazar estacionamientos subterráneos próximos a los bordes de la Población Vergara. El propósito es que las personas que son atraídas por el comercio del sector, puedan acceder rápidamente a estacionamientos a partir de vías de mayor jerarquía perimetrales, sin tener que atravesar el sector utilizando calles de menor rango (barrios residenciales). A su vez, el emplazamiento definido para las 5 propuestas de estacionamientos abarcan gran porcentaje de los sectores comerciales desde una distancia caminable (500mts).



En relación a esta materia, es importante aclarar que los planes reguladores comunales no poseen facultades para establecer disposiciones referidas al uso del subsuelo. Lo

anterior, de acuerdo a lo señalado por la División de Desarrollo Urbano en Circular Ord. N°0781 de fecha 13.10.2009 – DDU-Específica 49/2009.

Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en la Ley 19.425, que introdujo modificaciones a la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades en relación al uso del subsuelo de los bienes nacionales de uso público.

Las propuestas son las siguientes:

- a. **Plaza Palacio Carrasco** (Av. Libertad entre 3 y 4 norte): sirve al sector centro sur de Av. Libertad y calle Quillota.
- b. **Plaza Colombia** (5 norte entre San Martín y Av. Perú): sirve a todo el sector sur poniente de la Población Vergara, en torno al casino.
- c. **Plaza O'Higgins** (Av. Libertad entre 13 y 14 norte): sirve a todo el sector norte de Av. Libertad en torno al Mall Marina Arauco.
- d. **Av. 8 Norte** (entre 2 y 3 oriente): Sirve al sector central de Av. Libertad y sector norte del área comercial de Av. San Martín.
- e. **Proyecto Consistorial** (5 oriente frente a 10 norte): Sirve al sector nororiente de los sectores comerciales, tanto de 5 oriente como Calle Quillota.

3. ANALISIS NORMATIVO DE LA DE LA PROPUESTA DE MODIFICACION DEL PRC ELABORADA POR LA MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR

3.1 OBSERVACIONES DE CARÁCTER SUSTANCIAL

OBSERVACIÓN N° 1	Discordancias con el Instrumento de Planificación Territorial de nivel superior – PREMVAL, en relación a omitir la gráfica de área de riesgo AR1, Área Inundable o potencialmente inundable asociada al Estero Marga-Marga
COMPONENTE DEL PLAN	Plano P.R.P.R.C.S.P.V./01
NORMA TRANSGREDIDA	Artículo 2.1.7, inciso tercero, numeral 2, letra h), OGUC. <i>“Con todo, mediante estudios de mayor detalle, los planes reguladores comunales podrán precisar o disminuir dichas áreas de riesgo y zonas no edificables.”</i>
IMPLICANCIAS	La no graficación del Área de Riesgo AR1, supone su eliminación, sin el debido respaldo de estudio de mayor detalle. La subsanación de esta observación, supone agregar información desconocida por la comunidad lo que implica retrotraer el proceso de aprobación del Plan establecido en el artículo 2.1.11. (Aplica criterio dictamen N°8785 de 2016 CGR)

OBSERVACIÓN N°2	Falta de estudios especiales anexos a la Memoria Explicativa del Plan, que resultan exigibles en virtud de las características de la modificación que se propone, como es el caso del Estudio de Equipamiento Comunal y Estudio Fundado de Riesgos.
COMPONENTE DEL PLAN	Memoria Explicativa
NORMA TRANSGREDIDA	Artículo 2.1.10 de la OGUC. <i>“La Memoria Explicativa deberá contener (...)El fundamento de las proposiciones del Plan, sus objetivos, metas y antecedentes que lo justifican, en base a los siguientes estudios especiales: Capacidad Vial, Equipamiento Comunal, Riesgos y Protección”</i> Artículo 2.1.17 de la OGUC <i>Por “áreas de riesgo”, se entenderán aquellos territorios en los cuales, previo estudio fundado, se limite determinado tipo de construcciones por razones de seguridad contra desastres naturales u otros semejantes, que requieran para su utilización la incorporación de obras de ingeniería o de otra índole suficientes para subsanar o mitigar tales efectos”</i> Circular DDU 227: Punto 3.2.1.2.2, <i>“será necesario en un Plan Regulador o su modificación</i>

	<u>cuando se establezcan o se modifiquen las normas urbanísticas referidas al uso de suelo residencial y de actividades productivas del territorio sujeto a regulación, en atención a las actividades anexas que se generan a partir de ellas.</u>
IMPLICANCIAS	La subsanación de esta observación, supone agregar información desconocida por la comunidad lo que implica retrotraer el proceso de aprobación del Plan establecido en el artículo 2.1.11. (Aplica criterio dictamen N°8785 de 2016 CGR)

OBSERVACIÓN N°3	Definición de normas urbanísticas de uso de suelo, coeficiente de constructibilidad y densidad bruta máxima, en función de parámetros inciertos y variables, como es el caso de deslindes o tamaños prediales.
COMPONENTE DEL PLAN	Ordenanza Local, artículo 3° que modifica el artículo 6° del PRC vigente. Planos
NORMA TRANSGREDIDA	Artículo 2.1.10 de la OGUC: <i>“Ordenanza Local contendrá(..)Zonificación o definición de subzonas en que se dividirá la comuna, en base a algunas de las siguientes normas urbanísticas.</i>
IMPLICANCIAS	Normas urbanísticas deben establecerse en relación a la zona o subzona de que se trate (aplica criterio dictámenes N°s 82.549, 52.752 y 39.390 de 2014, 54.958 de 2009 de Contraloría General de la República). La subsanación de esta observación implica necesariamente modificar los límites de zonas y sus respectivas normas, expuestas a la comunidad, lo que conlleva a retrotraer el proceso de 2.1.11 a objeto que la comunidad conozca debidamente la propuesta de Plan. Sobre lo anterior es útil expresar lo indicado por CGR en su dictamen N°82.539 de 2014, que señala lo que sigue: “Finalmente, cumple esta Contraloría General con manifestar que del estudio de las precitadas normas del PRC -relativas al incremento del coeficiente de constructibilidad en función del frente predial y al régimen de los predios que colindan directamente con determinadas vías estructurantes-, <u>aparece que en virtud de las mismas, y fundado en circunstancias inciertas y variables -como lo son los tamaños de los predios considerando la posibilidad de que estos se fusionen con otros- resultaría factible alterar significativamente la regulación preestablecida respecto de un extenso territorio comunal, sin contar con el conocimiento ni la participación previa de sus habitantes y de la comunidad en general, a diferencia de lo que acontece con la realizada por zonas o subzonas.</u> ”

OBSERVACIÓN N°4	Omisión de antecedentes en el proceso de información y exposición a la comunidad, tales como estudios especiales de la Memoria Explicativa, Memoria Explicativa completa y Fichas que sustentan la definición de ZCH e ICH
COMPONENTE DEL PLAN	
NORMA TRANSGREDIDA	Artículos 2.1.10 y 2.1.11 de la OGUC
IMPLICANCIAS	La subsanación de esta observación, supone agregar información desconocida por la comunidad lo que implica retrotraer el proceso de aprobación del Plan establecido en el artículo 2.1.11. (Aplica criterio dictamen N°8785 de 2016 CGR)

OBSERVACIÓN N°5	<p>Los territorios antes comprendidos en la zona E5, pasan a formar parte de la zona E6-c.</p> <p>Al respecto, se advierte que la zona determina para la zona E5 un coeficiente de constructibilidad de 0,8 para los siguientes destinos: exhibición y/o venta de vehículos, centro de servicio automotor, discotecas y grandes multitiendas.</p> <p>Los destinos antes detallados se encuentran permitidos en la zona E6-c la cual determina el coeficiente de constructibilidad en base a una tabla, en donde dicho coeficiente oscila entre 1 y 2,2, lo que implica una modificación sustancial, toda vez que ello conlleva un incremento mayor al 30%.</p>
COMPONENTE DEL PLAN	Ordenanza Local
NORMA TRANSGREDIDA	De conformidad a lo establecido en el artículo 7° bis de la Ley 19.300 se someterán a evaluación ambiental estratégica las políticas y planes de carácter normativo general, así como sus modificaciones sustanciales
IMPLICANCIAS	La modificación debe someterse al proceso de evaluación ambiental estratégica conforme a la Ley 19.300, efectuando la totalidad de acciones que para dichos efectos establece el Reglamento de Evaluación Ambiental Estratégica (D.S. N°32 de fecha 17.08.2015 – D.O. 04.11.2015), que entre otras, considera la participación de Órganos de la Administración del Estado, Actores Clave y Consulta Pública.

OBSERVACIÓN N°6	<p>Los plazos a considerar para las actividades contempladas en el artículo 2.1.11 de la OGUC, particularmente aquella referida a la exposición al público y periodo de observaciones, deben computarse como días hábiles de conformidad al criterio contenido en el Dictamen N°66.287 de 2013, que establece lo que sigue:</p> <p>“En consideración a que la norma citada no establece la naturaleza de los plazos anotados, corresponde aplicar en forma supletoria la ley N°19.880, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado, que en su artículo 25 previene que los plazos de días que rigen el procedimiento administrativo son de días hábiles, entendiéndose que son inhábiles los días sábados, domingos y festivos.</p>
------------------------	--

COMPONENTE DEL PLAN	
NORMA TRANSGREDIDA	Ley 19.880
IMPLICANCIAS	Proceso de actividades de 2.1.11 debe repetirse en caso de no haberse computado correctamente los plazos.

3.2 OBSERVACIONES DE CARÁCTER MENOR

OBSERVACIÓN N°1	No grafica las vías VT-3v y VT-8v establecidas en el PREMVAL, en el sector de modificación.
COMPONENTE DEL PLAN	Plano P.R.P.R.C.S.P.V./01
NORMA TRANSGREDIDA	Artículo 2.1.10 de la OGUC
IMPLICANCIAS	Observación debe ser corregida en el marco de las respuestas a las observaciones al Plan, ya sea por parte de la comunidad como por parte de la SEREMI MINVU, conforme al artículo 2.1.11 OGUC.

OBSERVACIÓN N°2	Se grafica en la situación existente el sector de Laguna Sausalito y Sporting Club como Parque Intercomunal, lo que es erróneo, ya que este sector corresponde a un Área Verde Intercomunal.
COMPONENTE DEL PLAN	Plano P.R.P.R.C.S.P.V./01
NORMA TRANSGREDIDA	Artículo 2.1.10 de la OGUC
IMPLICANCIAS	Observación debe ser corregida en el marco de las respuestas a las observaciones al Plan, ya sea por parte de la comunidad como por parte de la SEREMI MINVU, conforme al artículo 2.1.11 OGUC.

OBSERVACIÓN N°3	No procede establecer la norma urbanística de densidad bruta máxima, como Viv./ Ha., toda vez que el artículo 2.1.22 de la OGUC establece claramente que Los Instrumentos de Planificación Territorial que fijen densidad, deberán expresarla en densidad bruta en habitantes por hectárea.
COMPONENTE DEL PLAN	Ordenanza
NORMA TRANSGREDIDA	Artículo 2.1.22 OGUC
IMPLICANCIAS	Observación debe ser corregida en el marco de las respuestas a las observaciones al Plan, ya sea por parte de la comunidad como por parte de la SEREMI MINVU, conforme al artículo 2.1.11 OGUC.

OBSERVACIÓN N°4	El artículo 4° al disponer la modificación del artículo 14, numeral 14.5 agregando como Inmueble de Conservación Histórica y la edificación que se indica numeral 14.7 agregando cuatro zonas de conservación histórica, omite fijar las normas urbanísticas aplicables a las ampliaciones, reparaciones, alteraciones u obras menores que se realicen en las edificaciones existentes, así como las aplicables a las nuevas edificaciones que se ejecuten.
COMPONENTE DEL PLAN	Ordenanza Local
NORMA TRANSGREDIDA	Artículo 2.1.18. de la OGUC (aplica el criterio contenido en los dictámenes N°s. 61.681, de 2013, 30.171, de 2014 y 89751, de 2015 de Contraloría General de la República).
IMPLICANCIAS	Observación debe ser corregida en el marco de las respuestas a las observaciones al Plan, ya sea por parte de la comunidad como por parte de la SEREMI MINVU, conforme al artículo 2.1.11 OGUC.

OBSERVACIÓN N°5	<p>Definición de un “Área de Riesgo Sísmico” de conformidad al “Estudio de Microzonificación Sísmica – sectores urbanos de las comunas de Valparaíso y Viña del Mar”.</p> <p>Al respecto corresponde formular las siguientes objeciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No consta dentro de los antecedentes que componen la modificación en análisis el referido estudio de riesgos, el cual de conformidad a lo dispuesto en los artículos 2.1.10 y 2.1.17 de la OGUC, corresponde a un documento anexo a la Memoria Explicativa del Plan y deberá estar suscrito por el profesional a cargo de su elaboración. • La referida área de riesgos no se encuentra graficada en el Plano P.R.P.R.C.S.P.V./01, y en ese sentido no existe la debida correspondencia entre los antecedentes que componen el proyecto de modificación al PRC. • No se precisan las normas que serán aplicables una vez que se cumpla con las exigencias consignadas en el artículo 2.1.17. de la OGUC, a efecto de mitigar o subsanar los riesgos respectivos (aplica el dictamen N° 32.310, de 2015 y 83.151, de 2014, de CGR). • No resulta procedente remitir al cumplimiento de lo señalado por otros organismos, como acontece respecto de la referencia que se efectúa a la SEREMI MINVU (aplica dictámenes N°s 31.927 de 2008 y 32.020 de 2009) • No corresponde la referencia al artículo 5.1.15 toda vez que se trata de áreas normadas por el referido artículo 2.1.17 OGUC (aplica dictámenes N°s 68.122, 48.301, 47.952, 47.951, 33.246 y 31.416, todos de 2009)
COMPONENTE DEL PLAN	Ordenanza Local , artículo 5° se modifica el artículo 14° del PRC vigente
NORMA TRANSGREDIDA	
IMPLICANCIAS	Observación debe ser corregida en el marco de las respuestas a las observaciones al Plan, ya sea por parte de la comunidad como por parte de la SEREMI MINVU, conforme al artículo 2.1.11 OGUC.

OBSERVACIÓN N°6	No corresponde aludir a coeficiente máximo de constructibilidad y coeficiente máximo de ocupación de suelo, ya que los aludidos vocablos, definidos en el artículo 1.1.2. de la OGUC no contemplan el término máximo (aplica criterio contenido en los dictámenes N°s. 11.429, de 2014, 11.101 y 51.664, ambos de 2010, de CGR). Misma situación resulta objetable respecto de la mención a “antejardín mínimo”.
COMPONENTE DEL PLAN	Ordenanza Local, artículo 9° modifica el artículo 17° del PRC vigente
NORMA TRANSGREDIDA	Artículo 1.1.2 OGUC
IMPLICANCIAS	Observación debe ser corregida en el marco de las respuestas a las observaciones al Plan, ya sea por parte de la comunidad como por parte de la SEREMI MINVU, conforme al artículo 2.1.11 OGUC.

OBSERVACIÓN N°7	Corresponde corregir la expresión "Superficie predial mínima" por "superficie de subdivisión predial mínima" (aplica criterio contenido en los dictámenes N°s. 76.796, y 43.602, ambos de 2015, de CGR)
COMPONENTE DEL PLAN	Ordenanza Local, artículo 9° modifica el artículo 17° del PRC vigente
NORMA TRANSGREDIDA	Artículo 1.1.2 OGUC
IMPLICANCIAS	Observación debe ser corregida en el marco de las respuestas a las observaciones al Plan, ya sea por parte de la comunidad como por parte de la SEREMI MINVU, conforme al artículo 2.1.11 OGUC.

OBSERVACIÓN N°8	Se aparta de lo previsto en el artículo 2.7.1 de la OGUC, que limita la facultad de los PRC en materia de cuerpos salientes a permitir cuerpos salientes a partir de los 3 metros de altura y con un ancho de hasta 1.80, al establecer la superficie máxima de fachada que dicho cuerpos salientes podrán consultar.
COMPONENTE DEL PLAN	
NORMA TRANSGREDIDA	Artículo 2.7.1 OGUC
IMPLICANCIAS	Observación debe ser corregida en el marco de las respuestas a las observaciones al Plan, ya sea por parte de la comunidad como por parte de la SEREMI MINVU, conforme al artículo 2.1.11 OGUC.

OBSERVACIÓN N°9	En relación a la norma de sistema de agrupamiento, no resulta procedente establecer la obligatoriedad de consolidar la edificación continua, con la altura y profundidad que allí se indica. Lo anterior, considerando lo expresado por la División de Desarrollo Urbano mediante Circular Ord. N°0547 de fecha 14.10.2014 – DDU-Específica 03/2014 – que en su punto 5, letra b), señala que “la altura y la profundidad de la edificación, son máximos que no pueden sobrepasarse, pudiendo el proyecto en todo caso presentar dimensiones menores en estos aspectos. Cabe recordar que la “altura mínima no es
------------------------	--

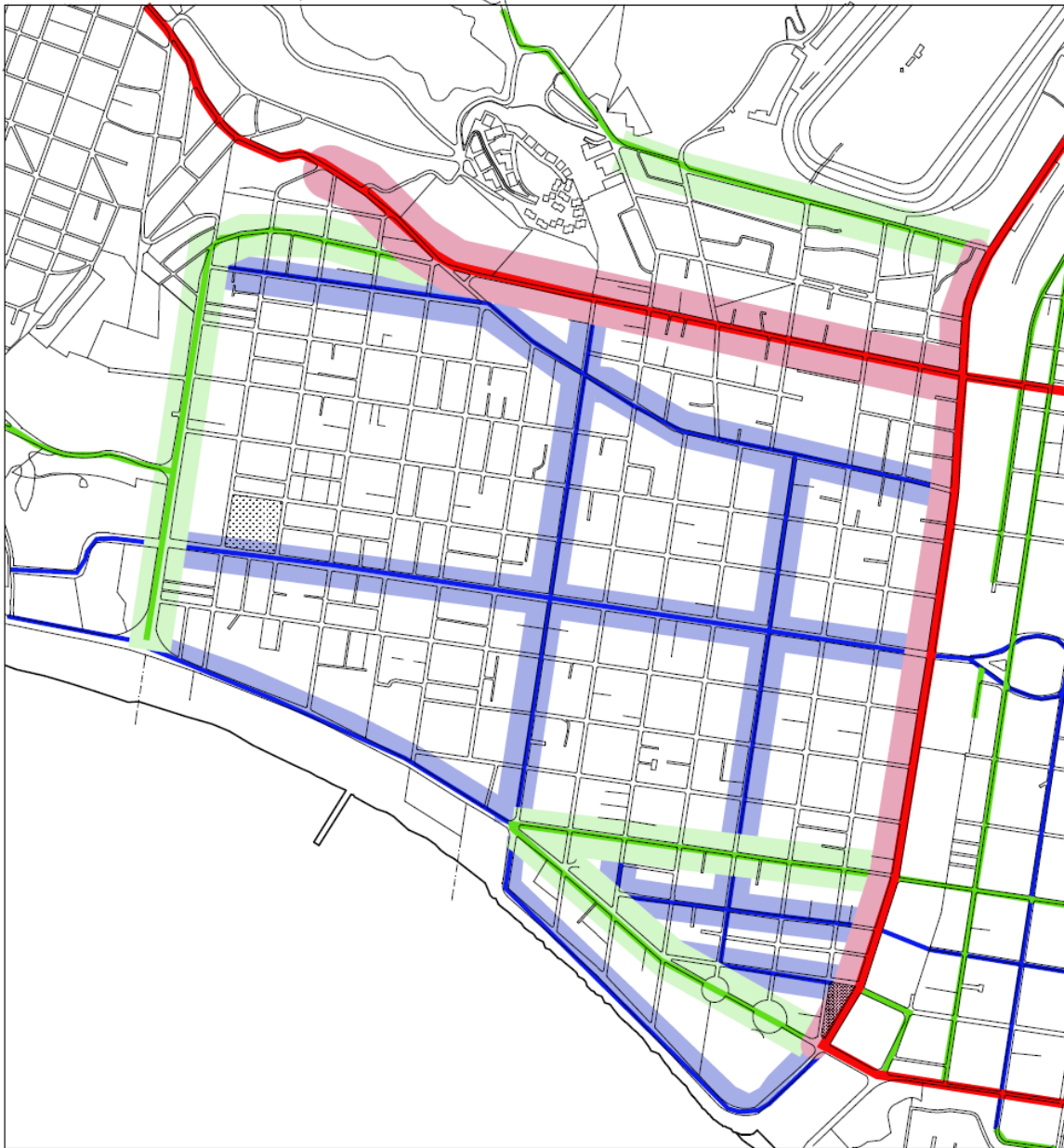
	una norma urbanística reconocida en el inciso sexto del artículo 116 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones”
COMPONENTE DEL PLAN	
NORMA TRANSGREDIDA	Artículo 1.1.2 OGUC
IMPLICANCIAS	Observación debe ser corregida en el marco de las respuestas a las observaciones al Plan, ya sea por parte de la comunidad como por parte de la SEREMI MINVU, conforme al artículo 2.1.11 OGUC.

4. ANEXO IMAGENES

ANEXO 1:

Plano vías estructurantes de la Población Vergara.

Fuente: elaboración propia.



SIMBOLOGIA	
TIPO DE VIAL	
TRONCAL	
COLECTORA	
SERVICIO	
EQUIPAMIENTO	
ESCALA MAYOR	
ESCALA MEDIA	
ESCALA MENOR	

ANEXO 2

Plano recorrido de buses en la Población Vergara.

Fuente: www.mtt.gob.cl. 2014. Febrero 5, 2016

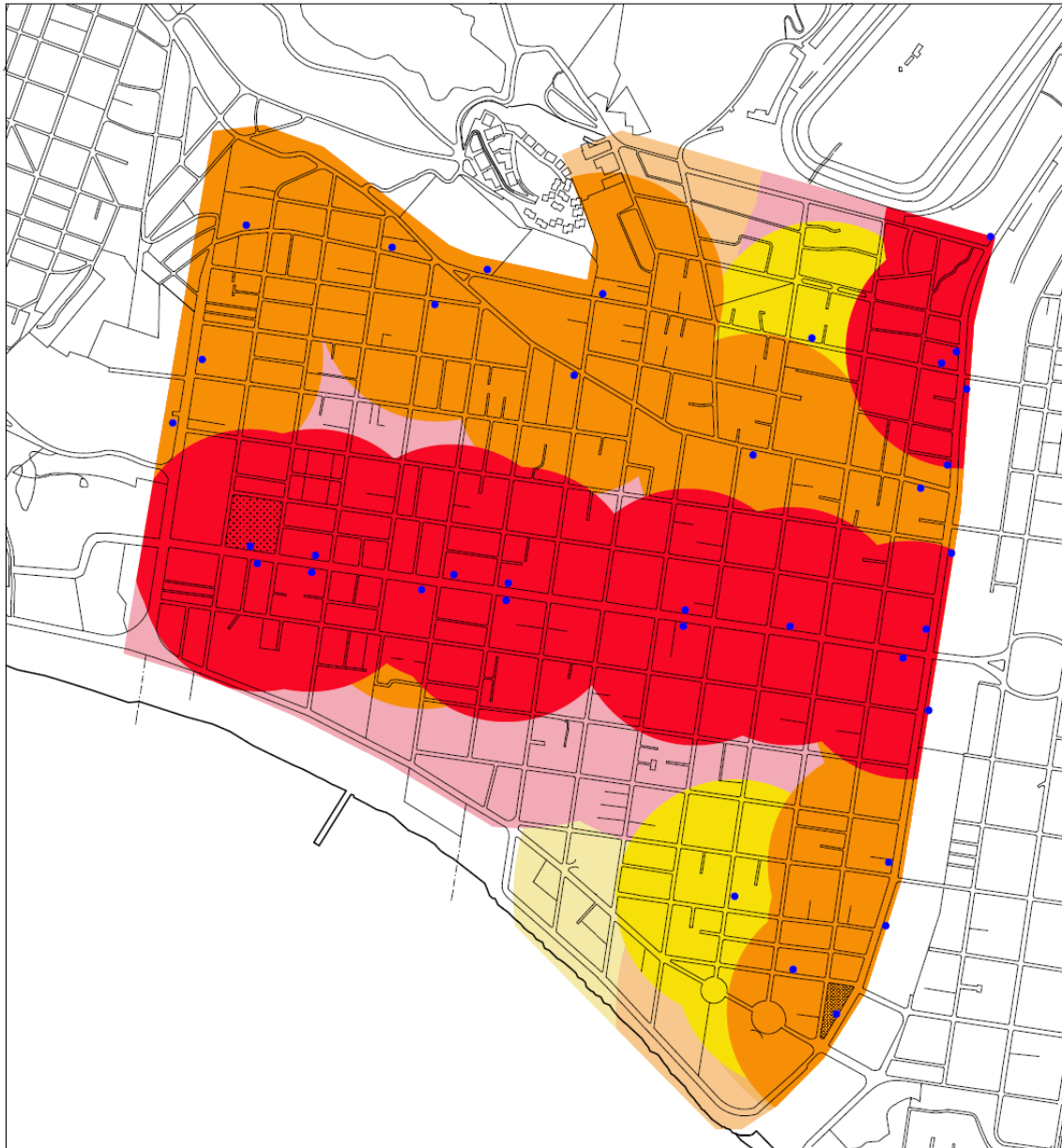
<https://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2013/11/Mapa_Vi%C3%B1a_del_Mar_enero_2014.pdf>



ANEXO 3

Plano de accesibilidad peatonal a partir del transporte público.

Fuente: Elaboración propia.

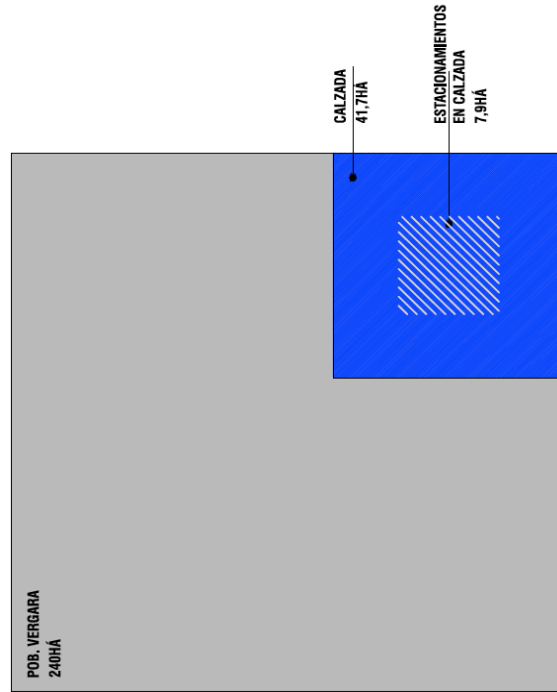


SIMBOLOGIA	
•	PARADEROS
RADIO 250M PARADERO	
●	20-23 RECORRIDOS
●	10-19 RECORRIDOS
●	< 10 RECORRIDOS
RADIO 500M PARADERO	
●	20-23 RECORRIDOS
●	10-19 RECORRIDOS
●	< 10 RECORRIDOS

ANEXO 4

Plano de estacionamientos en calzada en la Población Vergara.

Fuente: Elaboración propia.

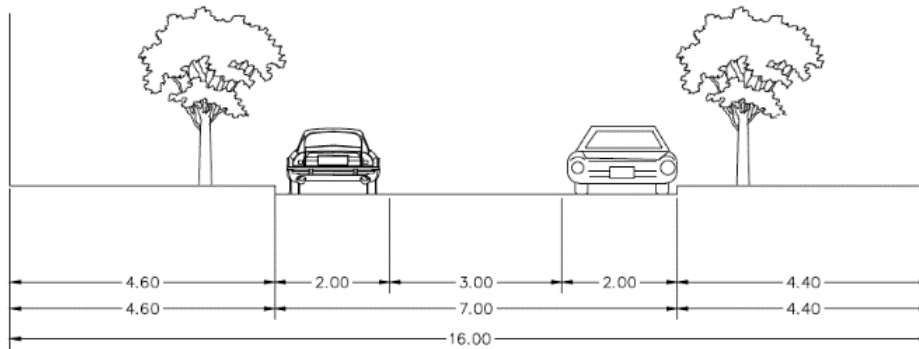


ANEXO 5

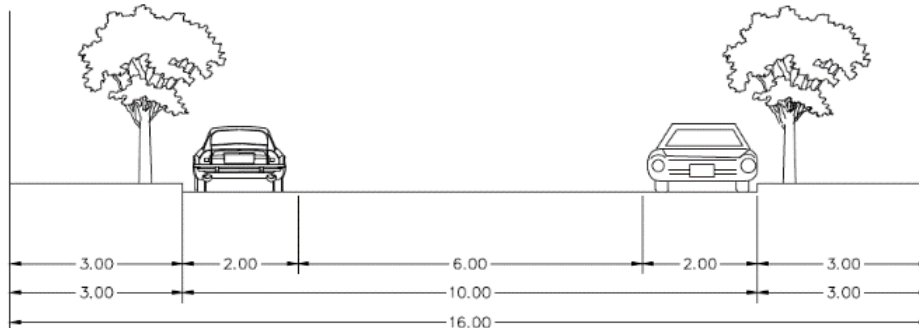
Cortes de perfiles de calles de la Población Vergara.

Fuente: Elaboración propia.

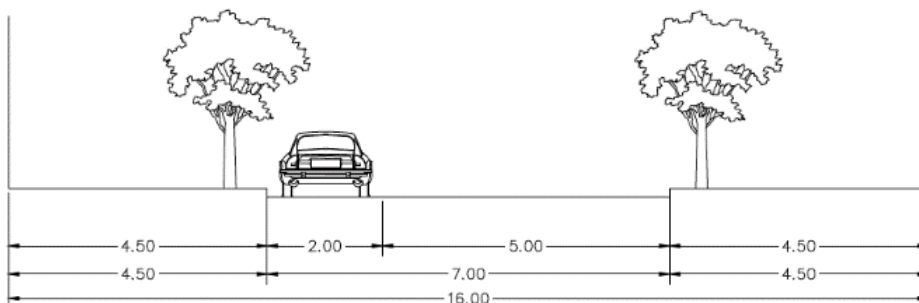
1 Oriente entre 9 y 10 Norte



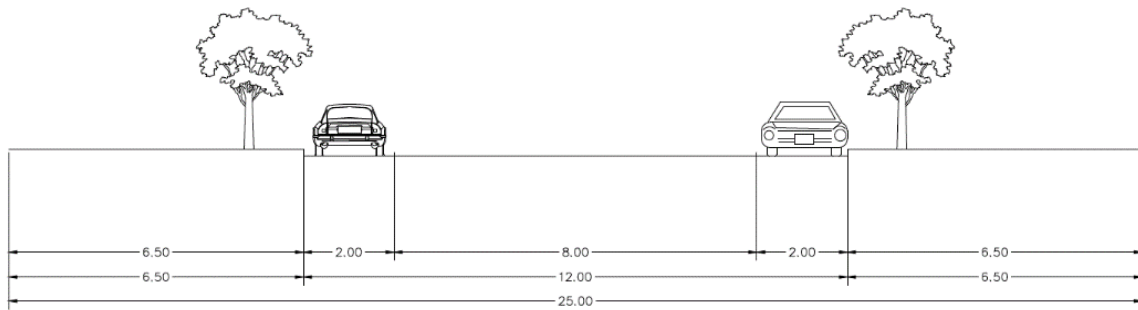
4 Norte entre 2 y 3 Poniente



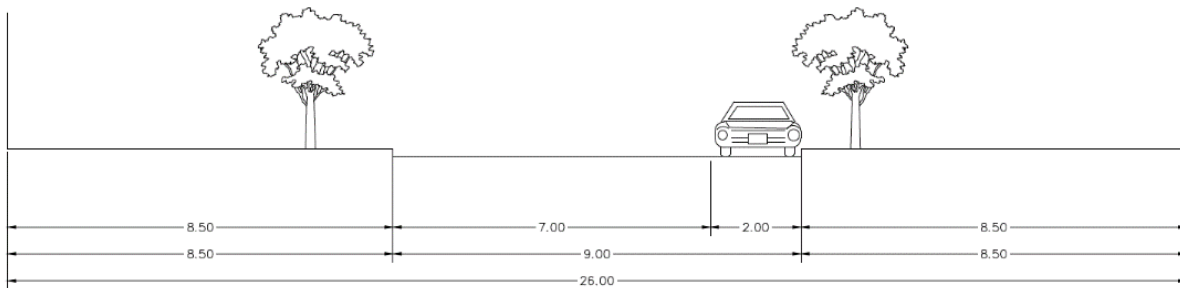
10 Norte entre Av. Libertad y 1 Poniente



San Martín entre 4 y 5 Norte



8 Norte entre 1 y 2 Oriente



ANEXO 6

Plano de estacionamientos privados para uso público en la Población Vergara.

Fuente: Elaboración propia.

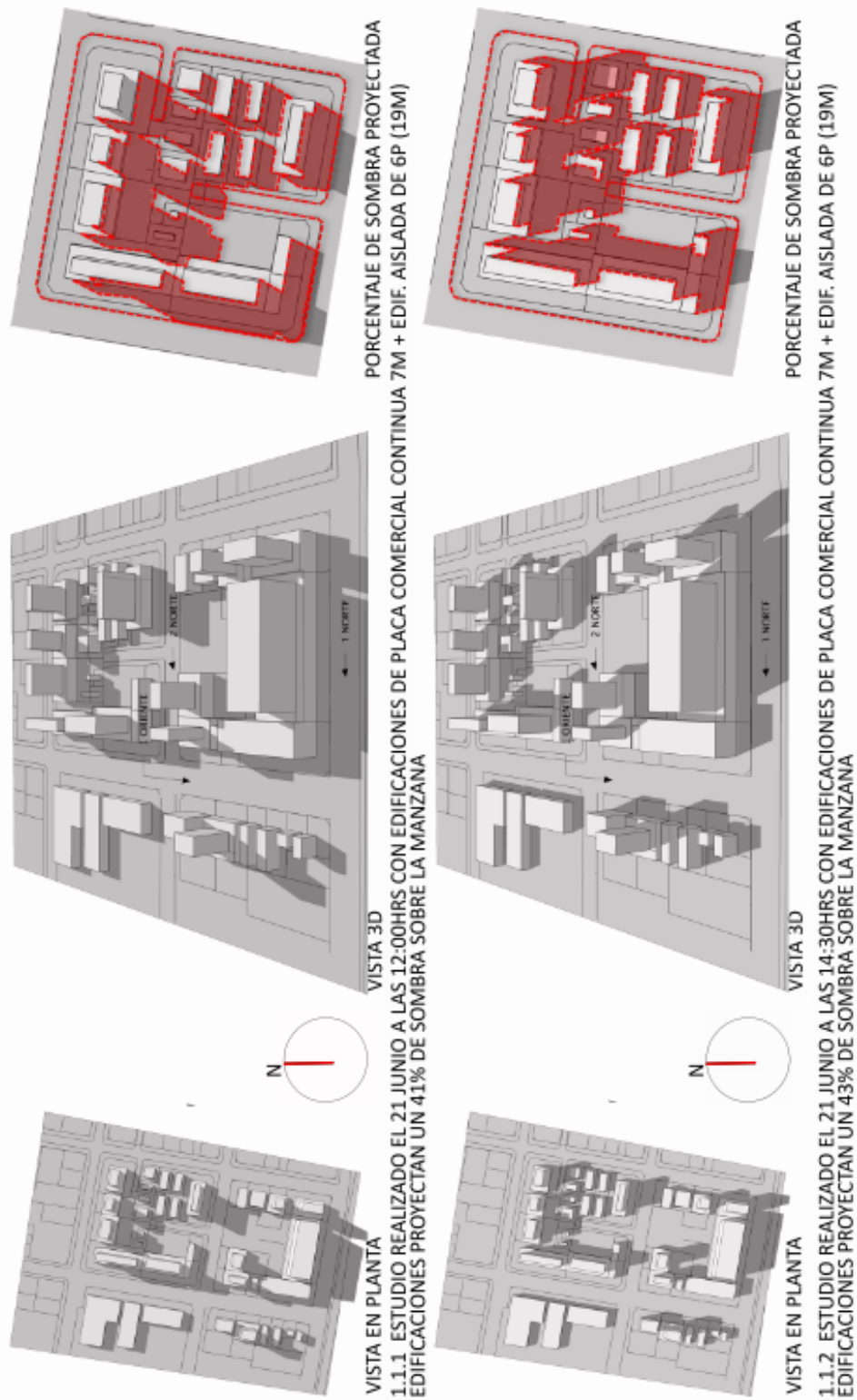


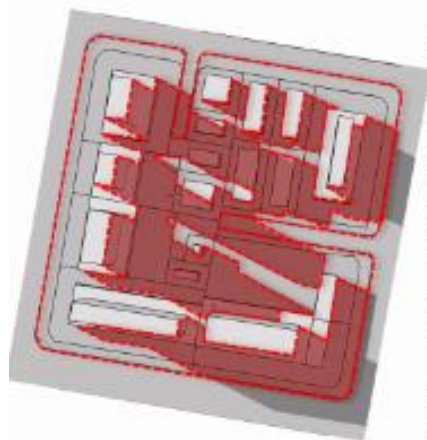
ANEXO 7

Proyección de Sombras

Fuente: Elaboración propia.

1.1 ZONA E7C. 2 NORTE - 1 Y 2 ORIENTE

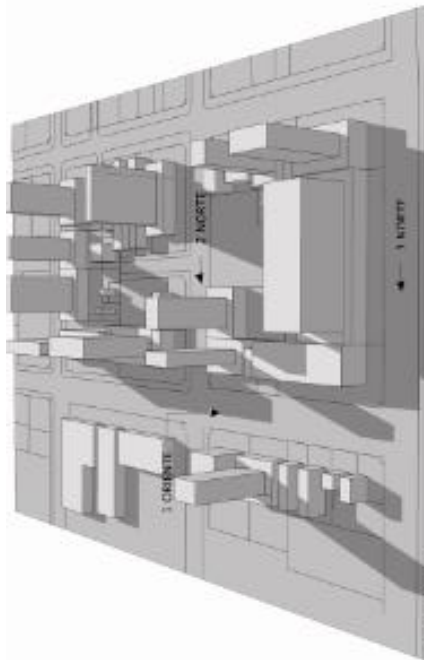




PORCENTAJE DE SOMBRA PROYECTADA
7M + EDIF. AISLADA DE 10P (31,68M)



PORCENTAJE DE SOMBRA PROYECTADA
7M + EDIF. AISLADA DE 10P (31,68M)



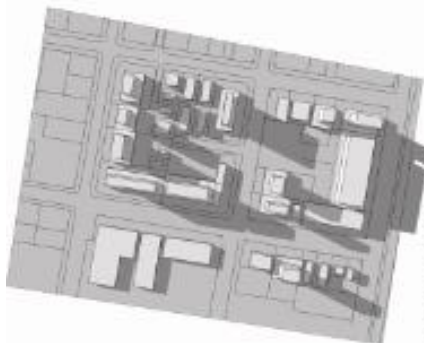
VISTA 3D

1.1.1 ESTUDIO REALIZADO EL 21 JUNIO A LAS 12:00HRS CON EDIFICACIONES DE PLACA COMERCIAL CONTINUA 7M + EDIF. AISLADA DE 10P (31,68M)
EDIFICACIONES PROYECTAN UN 51% DE SOMBRA SOBRE LA MANZANA

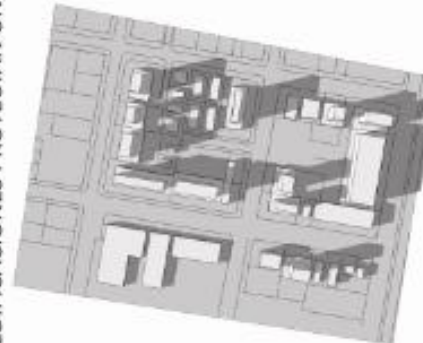


VISTA 3D

1.1.1 ESTUDIO REALIZADO EL 21 JUNIO A LAS 14:30HRS CON EDIFICACIONES DE PLACA COMERCIAL CONTINUA 7M + EDIF. AISLADA DE 10P (31,68M)
EDIFICACIONES PROYECTAN UN 47% DE SOMBRA SOBRE LA MANZANA

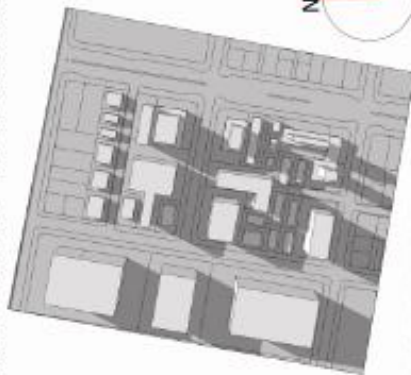


VISTA EN PLANTA



VISTA EN PLANTA

1.2 ZONA V9 - E6C. 12 NORTE - AV. LIBERTAD Y 1 PONIENTE

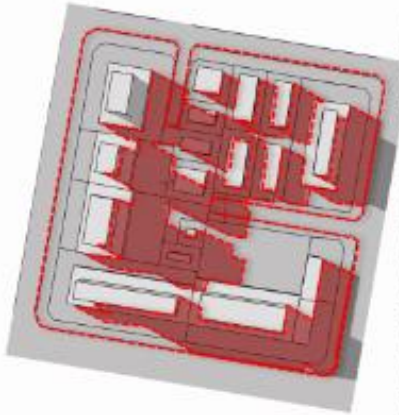


VISTA EN PLANTA

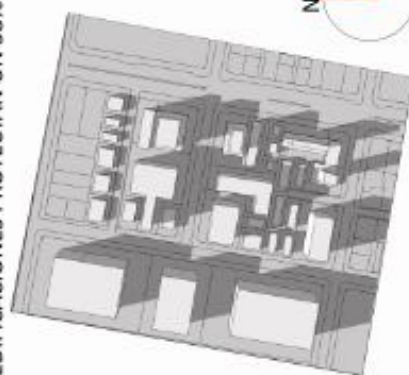


VISTA 3D

1.2.1 ESTUDIO REALIZADO EL 21 JUNIO A LAS 12:00HRS CON EDIF. AISLADA DE 10P (32M) Y EDIF. PLACA COMERCIAL 10P (32M) Y EDIF. AISLADA 10P (32M) EDIFICACIONES PROYECTAN UN 58% DE SOMBRA SOBRE LA MANZANA



PORCENTAJE DE SOMBRA PROYECTADA
 7M + EDIF. AISLADA 10P (32M)

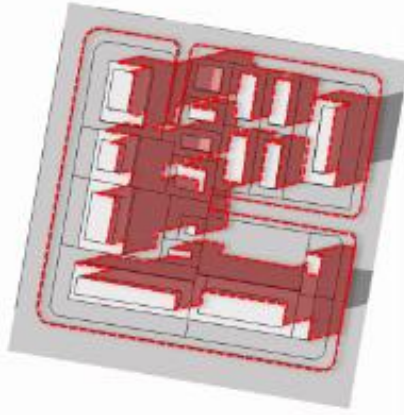


VISTA EN PLANTA



VISTA 3D

1.2.3 ESTUDIO REALIZADO EL 21 JUNIO A LAS 14:30HRS CON EDIF. AISLADA DE 10P (32M) Y EDIF. PLACA COMERCIAL 10P (32M) Y EDIF. AISLADA 10P (32M) EDIFICACIONES PROYECTAN UN 54% DE SOMBRA SOBRE LA MANZANA



PORCENTAJE DE SOMBRA PROYECTADA
 7M + EDIF. AISLADA 10P (32M)

