



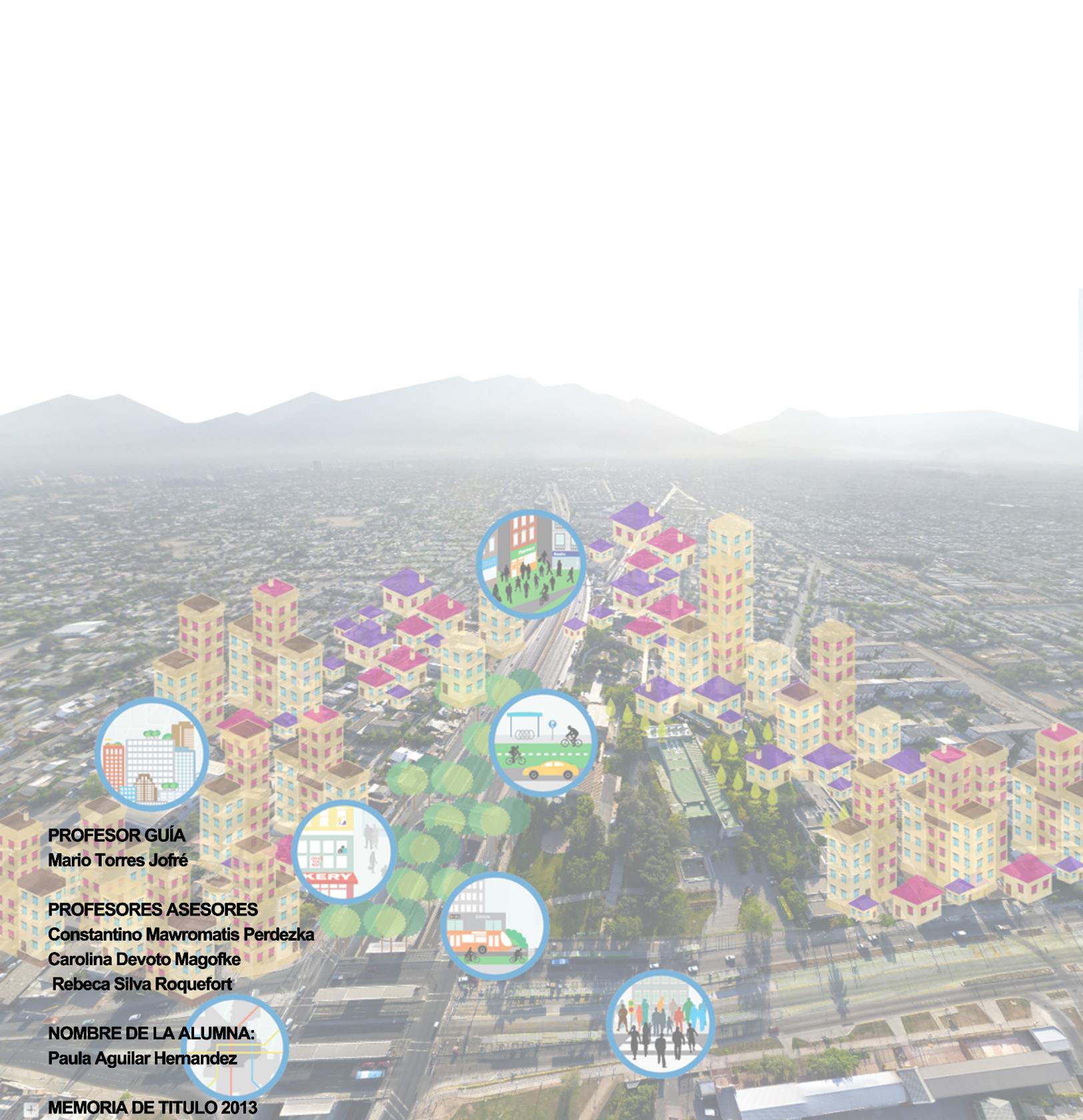
PLAN MAESTRO AMERICO VESPUCIO SUR LA GRANJA

LA GRANJA URBANA : REALIDAD EN EL SIGLO XXI



UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROFESOR GUÍA: MARIO TORRES JOFRÉ
PAULA AGUILAR HERNÁNDEZ
MEMORIA DE TÍTULO 2013



PROFESOR GUÍA
Mario Torres Jofré

PROFESORES ASESORES
Constantino Mawromatis Perdezka
Carolina Devoto Magofke
Rebeca Silva Roquefort

NOMBRE DE LA ALUMNA:
Paula Aguilar Hernandez

MEMORIA DE TÍTULO 2013

PLAN MAESTRO AMERICO VESPUCIO SUR LA GRANJA 2050

LA GRANJA URBANA: REALIDAD EN EL SIGLO XXI



fau

UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

ÍNDICE

CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN	3
1.1. MOTIVACIONES	
1.2. PROYECTO URBANO	
1.3. METODOLOGÍA DE TRABAJO	
CAPÍTULO 2. PROBLEMÁTICA URBANA	11
2.1. ANTECEDENTES	
2.2. CULTURA Y REGENERACION URBANA	
2.3. DETERMINACIÓN DE ZONAS DEGRADADAS	
CAPÍTULO 3. PROPUESTA DE LOCALIZACIÓN	21
3.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS	
3.2. ESTRUCTURA URBANA	
3.3. EVALUACIÓN ESTRATÉGICA	
3.4. ESCALA DEL PROYECTO	
CAPÍTULO 4. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	51
4.1. VISION DE LA CIUDAD FUTURA	
4.2. REGENERACIÓN URBANA	
4.3. URBANISMO ECOLÓGICO	
CAPÍTULO 5. PARTIDO GENERAL	72
5.1. OBJETIVOS Y ESTRATÉGIAS	
5.2. PROCESO DE DISEÑO	
5.3. PLAN MAESTRO AMÉRICO VESPUCIO SUR LA GRANJA 2050	
CAPÍTULO 6. DETALLES DE PROPUESTA	93
6.1. PROPUESTA PROGRAMÁTICA	
6.2. ETAPAS DE PROYECTO	

CAPÍTULO 7. CRITERIOS POLÍTICO-NORMATICOS

100

- 7.1. NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE
- 7.2. EVALUACIÓN CRÍTICA
- 7.3. PROPUESTA

CAPÍTULO 8. CRITERIOS DE GESTIÓN URBANA

142

- 8.1. CRITERIOS GENERALES
- 8.2. REFERENTES DE GESTIÓN
- 8.3. PROPUESTA

CAPÍTULO 9. CONCLUSIONES

179

- 9.1. CONCLUSIONES FINALES
- 9.2. BIBLIOGRAFÍA

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

1. MOTIVACIONES

2. PROYECTO URBANO

3. METODOLOGÍA

IMAGEN 1: Ortofoto SECTRA, comuna de La Granja



INTRODUCCIÓN

La tarea de producir ciudades establece la consecuente determinación de planificarlas idealmente bajo un desarrollo urbano integrado que responda a una visión global a corto, mediano y largo plazo de un proyecto de ciudad que promueva todas las dimensiones de la sostenibilidad, tanto en los nuevos proyectos urbanos como en las áreas ya consolidadas de la ciudad existente. Siendo precisamente en la ciudad existente, y en particular en los barrios desfavorecidos, donde debería estar el foco de atención de las políticas urbanas como instrumento catalizador de políticas económicas y sociales en post del desarrollo. Sin embargo, esta lógica integrada ha sido desatendida en nuestras ciudades en relación al historial de marcos normativos y legales de ordenamiento territorial en donde se ha planificado y urbanizado en base a la lógica de la expansión y el crecimiento desproporcionado y disperso.

Este modelo hoy se encuentra en crisis ya que las incertidumbres y la inestabilidad actuales: cambio climático, agotamiento de recursos, dependencia energética y de materiales, reducción de la biodiversidad, etc., vienen de la mano de un sistema ineficiente en vías del agotamiento.

“La ciudad debe abordar sus problemas estructurales, que pasan por definir dónde su población va a vivir, estudiar, trabajar, recrearse y cómo se va a movilizar. En este marco, el diseño urbano debe jugar un rol clave y abordar la falta de espacios públicos suficientes y de calidad para el libre tránsito de los ciudadanos. Al respecto, los mayores problemas son predominancia del espacio destinado a los automóviles por sobre el espacio para personas ... desequilibrio en la cantidad y calidad de espacios públicos en la ciudad, en especial respecto a las áreas verdes, parques y arborizaciones; falta de espacios urbanos como hitos de la ciudad que tengan como objetivo perdurar y orientar el desarrollo inmobiliario, y no ser un resultado de este” (Moris, 2012, p.18)

Mientras que, los modelos de regeneración urbana integrada en la ciudad existente van configurando un sistema que se complejiza en torno a su compacidad y diversidad que supone atender las necesidades y retos sociales, económicos y medioambientales de una ciudad habitada. Este enfoque, implica una visión integrada entre ciudad y ciudadanos como un conjunto inseparable, que supone operaciones mucho más complejas que las simples operaciones de expandirla. Por lo que, es la ciudad existente la que será el principal objeto de estudio y manipulación de la acción urbanística futura, pensando en su regeneración desde una perspectiva integrada asociada a aspectos sociales, económicos y de sostenibilidad.

En este entendido, el proyecto urbano tendrá como directriz general la realización de un Plan Maestro en base a la regeneración urbana integral de barrios vulnerables que permita mejorar las condiciones de vida de sus habitantes en tanto se establezca una rehabilitación de sus funciones físicas, económicas, culturales, ambientales y sociales al mismo tiempo que se introducen nuevas funciones y actividades, a partir del mejoramiento del stock residencial, comercial y de servicios, áreas verdes, espacio público, equipamiento, infraestructura urbana, vialidad, entre otras.

La estructura de la memoria de título “Plan Maestro Américo Vespucio Sur La Granja” se compone de nueve capítulos. El presente capítulo introductorio se compone de tres apartados que ayudarán a entender la estructura general del proceso: Motivación, Proyecto Urbano y Metodología de trabajo. En la Motivación se expresa mi interés personal por orientar el desarrollo del proyecto de título en el ámbito del urbanismo en base a una lógica de intervención asociada a la regeneración de barrios vulnerables en la comuna de La Granja. Mientras que en el apartado de Proyecto Urbano se hace una aproximación inicial de este concepto.

Para luego establecer la metodología de trabajo utilizada en relación a las características de las fuentes utilizadas, detallando una carta de navegación de los procesos a seguir.

En el capítulo II: Problemática Urbana, se genera una aproximación inicial de la realidad nacional del acceso desequilibrado de los bienes y servicios urbano. Para luego establecer las potencialidades de regeneración urbana en barrios vulnerables a partir de proyectos culturales como catalizadores de la transformación urbana, en relación al proceso formativo que trajo consigo la realización del seminario de investigación. Posteriormente se define con mayor detalle la determinación de trabajar en base a problemática urbana asociada a las zonas degradadas.

En el capítulo III: Propuesta de localización, se establecen primeramente los antecedentes históricos de la comuna de La Granja, para luego profundizar el estudio de su estructura urbana que derivará en un análisis y evaluación estratégicas y posterior definición detallada del área de intervención escogida.

En el capítulo IV: Fundamentación teórica, se definen las principales premisas utilizadas para la generación del Plan Maestro sobre la base de definir primeramente la visión de ciudad futura como escenario de mayor factibilidad para la realización del proyecto. Que a su vez deberá enmarcarse en las lógicas de la regeneración urbana como mecanismo de intervención teóricamente acotado y a los postulados prácticos establecidos en el urbanismo ecológico, todo ello para dar cuenta de una propuesta asociada a la nueva realidad urbana del siglo XXI.

En el capítulo V: Partido general, se establecen primeramente los objetivos y estrategias planteadas para el Plan Maestro en base a la problemática urbana y los postulados teóricos vistos. Para luego detallar como fue el proceso de diseño que significó su realización en relación a las etapas de corrección desarrolladas en el semestre. Finalmente se describe el partido general del Plan Maestro Américo Vespucio Sur La Granja asociado a la idea de una intervención sustentable que mejora el stock residencial, comercial y de servicios, áreas verdes, espacio público, equipamiento, infraestructura urbana, vialidad, entre otras actuaciones.

En el capítulo VI: Detalles de Propuesta, se profundiza la descripción de la propuesta urbana en base a la determinación de cada uso de suelo y las etapas del proyecto en el tiempo sobre la base de criterios político-normativos y de gestión urbana desarrollados posteriormente.

En el capítulo VII: Criterios Político-Normativos, se analiza la normativa urbanística vigente, para luego establecer una evaluación crítica y posterior determinación de posturas alternativas necesarias para orientar la materialización concreta del proyecto asociado a la ciudad futura que se espera. En el capítulo VIII: Criterios de Gestión Urbana, se genera primeramente una aproximación teórica y de referentes internacionales, para luego definir una postura particular con respecto al modelo de gestión del proyecto.

Finalmente en el capítulo IX: Conclusiones, se establecen las conclusiones finales asociadas primeramente a esta etapa de culminación del proceso formativo, al proceso de diseño desarrollado durante el semestre, a la metodología de trabajo utilizada, al desarrollo alcanzado del proyecto Plan Maestro y finalmente de las expectativas que se espera desarrollar posteriormente en relación a este ámbito disciplinar.

1.1. MOTIVACIONES

El reto de enfrentar la instancia del proyecto de título como culminación del proceso de formación académica de pregrado de la carrera de Arquitectura, tomando la decisión de abordar las temáticas asociadas al desarrollo de un proyecto urbano en relación a la regeneración urbana de barrios desfavorables, nace precisamente de la premisa expuesta al inicio de la introducción con respecto a considerar que la ciudad existente será el principal objeto de estudio y manipulación de la acción urbanística futura.

Esta postura que se fue asentando en el transcurso de mi formación universitaria, partiendo de la base que desde un primer momento tuve un especial interés por el ámbito del urbanismo como mecanismo de acción por el cual hacer arquitectura en la ciudad de forma planificada.

A partir de ello, mis percepciones, intereses y entendimientos con respecto a la arquitectura asociada al urbanismo tuvieron el espacio de poder desarrollarse en virtud de las competencias curriculares de la carrera, que desde segundo año en adelante nos aproximaron a estas temáticas en los ramos de urbanismo I-II-III, urbanismo avanzado I-II-III y posteriormente en los procesos de práctica profesional y seminario de investigación en donde traté de orientar su elaboración bajo una mirada urbana: haciendo mi práctica en una oficina de arquitectura (Iglesis-Prat Arquitectos) que se caracterizaba por el desarrollo de grandes proyectos arquitectónicos bajo concurso público en donde existía una clara condicionante urbana a tener en cuenta, en tanto que mi seminario: “Hacia un tejido complejo de espacios culturales: exploración en materia de equipamiento cultural”, daba cuenta de las inequidades espaciales de un determinado tipo de equipamiento en relación a los estándares de calidad que exige la ciudad. Por lo que, el proyecto de título orientado al urbanismo, habla finalmente del proceso de búsqueda disciplinar que viví durante los 6 años de carrera.

Por otra parte, la decisión de orientar el desarrollo del proyecto urbano de regeneración de barrios vulnerables en la comuna de La Granja si bien deriva de un estudio de desequilibrios urbanos dentro del Gran Santiago, nace primeramente de la cercanía que siempre tuve con la comuna, ya que al vivir en La Florida y asistir a un colegio del sector tenía compañeros que vivían en las comunas cercanas, por lo que más de alguna vez tuve la posibilidad de conocer la realidad de los barrios de La Granja: las dinámicas sociales y de entretenimiento asociadas a las áreas verdes y espacios públicos, la configuración espacial de las viviendas, las inseguridades asociadas a la Villa San Gregorio a la falta de mobiliario e iluminación pública y la configuración laberíntica de la estructura vial, entre otros aspectos.

En definitiva es a partir de mis vivencias personales, interés y posturas formuladas a lo largo de la vida que resulta conducente la determinación de abordar las problemática urbanas existente en la realidad nacional y tomar este proceso particular de titulación como una instancia de mayor complejidad a nivel profesional para poder desarrollar un proyecto urbano que conduzcan a dar solución a estas temáticas.

1.2. PROYECTO URBANO

Se definirá como proyecto urbano una gama amplia de intervenciones en el suelo urbano, correspondes a grandes proyectos que promueven el desarrollo urbano, cuya envergadura en términos de escala, impacto y monto de inversión, implica una mayor complejidad en la gestión, pues incorpora acciones que comprometen a diversos ámbitos, usos, actividades, actores y recursos.

Mientras que, la promoción de un desarrollo urbano integral buscará revertir las externalidades negativas de la ciudad asociadas a una oferta, cantidad o calidad de infraestructura urbana (vivienda, infraestructura vial, equipamiento público, áreas verdes, actividades comerciales y de servicio, equipamiento, entre otras) deficiente para establecer condiciones de vida optimas en el contexto urbano. Por lo que, un proyecto urbano se basa en las demandas propias de la vida urbana y su crecimiento, ya sea a través de proyectos de expansión urbana o de remodelación, reciclaje, rehabilitación, regeneración o recuperación de áreas en deterioro u obsolescencia.

ESQUEMA 1: COMPONENTES DE UN PROYECTO URBANO CON CALIDAD DE VIDA



FUENTE: Planificación de grandes proyectos urbanos, p.16

A partir de ello se desprende que el proyecto urbano requiere de un marco político-normativo que contemple una planificación estratégica, que incorpore todas las variables inherentes a la vida urbana y a todos los actores correspondientes.

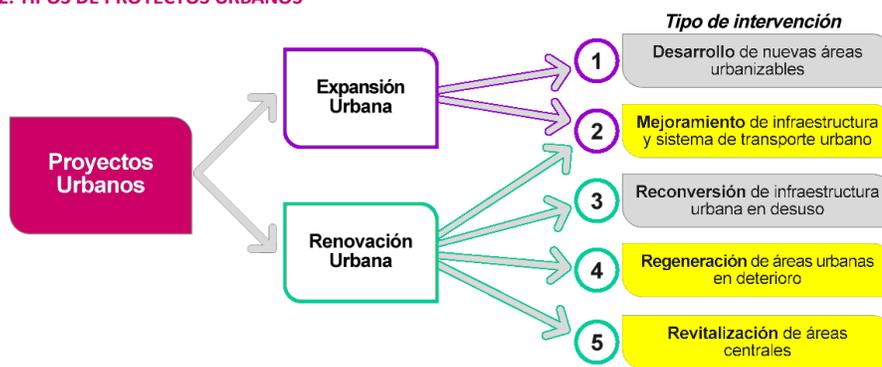
No obstante, para transitar desde planes normativos a planes que fomenten el desarrollo de proyectos urbanos más sostenibles, coherentes y viables, no solo se requiere de instrumentos públicos que los estimulen; se demanda una mayor comprensión por parte de los arquitectos y diseñadores urbanos de las claves que hoy hacen viable y exitosa una intervención en la ciudad. Estas claves obligan a una visión más integral que el mero diseño arquitectónico de programas (Greene, Rosas, Valenzuela, 2011, p.17)

Dentro de las dos categorías principales: proyectos de expansión urbana y proyectos de renovación urbana, existen subcategorías de intervención: desarrollo de nuevas áreas urbanizables, mejoramiento de infraestructura y sistema de transporte urbano, reconversión de infraestructura urbana en desuso, regeneración de áreas urbanas en deterioro y revitalización de áreas centrales. Los proyectos urbanos tienden a encasillarse en un determinado tipo de intervención de acuerdo a la definición de los objetivos y estrategias de acción, sin embargo dichas intervenciones no son excluyentes entre sí, pudiendo darse las condiciones para su combinación, a partir de la lógica de la planificación urbana estratégica. Una adecuada coordinación e integración de proyectos posibilitará una intervención más eficiente, con mayor escala de impacto, mayor sustentabilidad social, ambiental y económica.

A partir de una mayor simultaneidad de intervenciones urbanas asociadas a un proyecto, mayor será el grado de complejidad en relación a su plan de gestión, en cuanto a la coordinación de los diversos actores urbanos involucrados, las posibilidades de generar o movilizar recursos y la adecuada selección, aplicación o modificación de instrumentos de planificación y gestión.

El proyecto Plan Maestro Américo Vespucio Sur, tiene el potencial de apuntar hacia tres intervenciones simultáneas: mejoramiento de infraestructura y sistema de transporte urbano, regeneración de áreas urbanas en deterioro y revitalización de áreas centrales.

ESQUEMA 2: TIPOS DE PROYECTOS URBANOS



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.41

Una intervención de mejoramiento de infraestructura y sistema de transporte urbano se desarrolla en áreas deficitarias o con potencial de desarrollo para desencadenar otras acciones futuras. Mientras que, la regeneración de áreas urbanas en deterioro, establece operaciones de recuperación y reacondicionamiento de áreas urbanas consolidadas que presentan tasas de crecimiento poblacional negativos, infraestructuras urbanas en deterioro físico, o elementos que degradan el entorno. Este tipo de intervención requiere de un plan de gestión más complejo, ya que requiere la coordinación de un grupo diverso de actores urbanos, la implementación de planes de mejoramiento y renovación de la infraestructura vial y el equipamiento urbano existente, programas sociales y de fomento de la actividad económica local.

Por último, una intervención de revitalización de áreas centrales, establece operaciones de reacondicionamiento y revalorización de la estructura física del centro de la ciudad. Este es el tipo de intervención más compleja, ya que además de requerir acciones propias de regeneración urbana, implica

intervenir en los barrios consolidados manteniendo mixturas de actividades y vivienda, implementar planes de rediseño de la estructura vial y del sistema de transporte para mejorar la accesibilidad y los flujos.
(MIDEPLAN, 2003)

1.3. METODOLOGÍA DE TRABAJO

- ▶ **FUENTES DE INFORMACIÓN:** será proporcionada por fuentes secundarias y terciarias de información: secundarias cuando se trate de documentación que contenga resultados de estudios estadísticos, documentación oficial, libros teóricos y tesis vinculadas. Terciarias cuando se trate de documentación donde se recopile e interprete los datos estadísticos o artículos críticos.
- ▶ **PROCESO METODOLÓGICO:** Para llevar a cabo el desarrollo del proyecto urbano se basó en la metodología utilizada en el ramo de urbanismo avanzado III: "Grandes Proyectos Urbanos y Gestión" a cargo del profesor Mario Torres el año 2012, en donde se plantea el desafío de desarrollar Planes Maestros de proyectos urbanos de gran escala a partir de cuatro etapas metodológicas.

La primera etapa consiste en la recopilación de información del área de intervención y un análisis urbano identificando áreas homogéneas, la segunda etapa se basa en la generación de una evaluación estratégica estableciendo luego los objetivos, estrategias y acciones a desarrollar, en una tercera etapa se establece la búsqueda y estudio de referentes internacionales y una propuesta de estructuración urbana para el área de intervención asociada a imágenes objetivo. Por último, en la cuarta etapa se genera una propuesta concreta del plan maestro asociado a criterios polito-normativos y de gestión urbana.

- ▷ **ANÁLISIS URBANO Y SÍNTESIS DE ÁREAS HOMOGÉNEAS**
 - Justificar la elección del área a intervenir.
 - Establecer la relación del territorio de actuación con su área de impacto inmediato y la zona de influencia.
 - Analizar los aspectos urbanos y estructura física (materialidad, antigüedad, altura, deterioro, vialidad y transporte, características medioambientales, entre otros)
 - Describir el marco normativo vigente y sus restricciones jurídicas
 - Delimitar las áreas homogéneas.
- ▷ **ANÁLISIS Y EVALUACIÓN ESTRATÉGICA + OBJETIVO, ESTRATEGIAS Y ACCIONES**
 - Establecer un análisis estratégico asociado al estudio urbano anterior, para luego efectuar su evaluación estratégica.
 - Formular los objetivos generales y específicos
 - Formulación de estrategias y acciones.
- ▷ **PROPUESTAS DE ESTRUCTURACIÓN+ MARCO DE REFERENCIA**
 - Describir un proyecto urbano como marco de referencia
 - Formular alternativas de estructuración urbana

Formular una imagen asociadas a los objetivos, estrategias y acciones.

▷ **PROPUESTA PLAN MAESTRO**

Formular el plan maestro de proyecto urbano conjuntamente con la generación de imágenes volumétricas de las recomendaciones de diseño

Establecer la propuesta de gestión.

Esta estructura metodológica se utilizará sobre la base inicial de las consideraciones de la “Pauta para proyectos urbanos” entregada para la realización del proceso de titulación 2013, en donde se establece primeramente la definición de la problemática urbana desencadenante de la elección del lugar, escala del proyecto, fundamentación teórica y posterior propuesta urbana, programática, paisajística.

CAPÍTULO 2

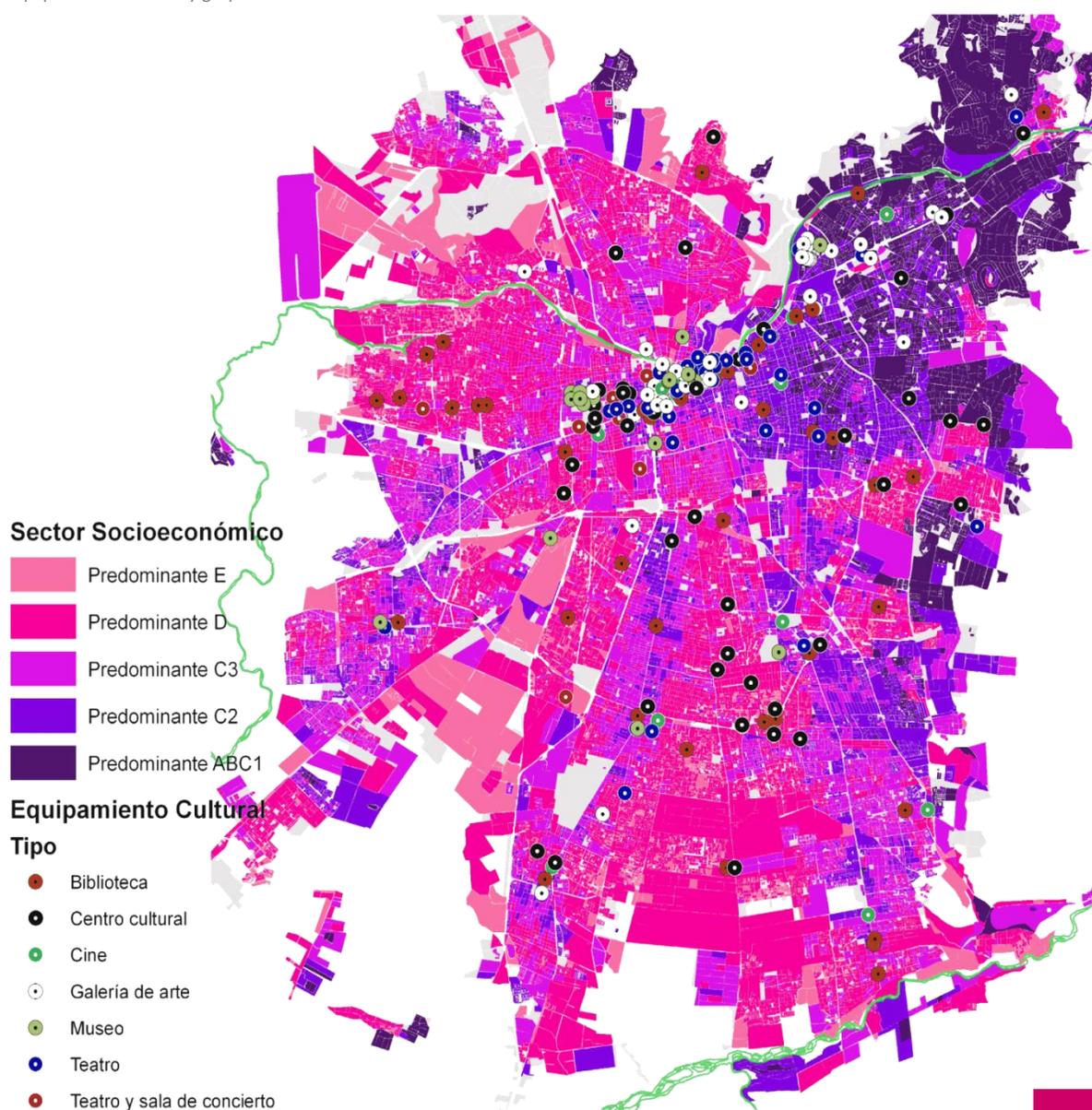
PROBLEMÁTICA URBANA

1. ANTECEDENTES

2. CULTURA Y REGENERACIÓN URBANA

3. DETERMINACIÓN DE ZONAS DEGRADADAS

IMAGEN 2: Equipamiento cultural y grupos socioeconómicos



PROBLEMÁTICA URBANA

Reconociendo el valor de la continuidad del proceso formativo en relación a mi interés por las temáticas urbanas, se pone de manifiesto el hilo conductor que se desarrollo entre el seminario de investigación y el proyecto de título, que permitió poder derivar desde una problemática inicial bajo una visión simplificada y acotada de la realidad urbana, hacia una problemática con mayor diversidad de componentes urbanos bajo una visión integral que reconoce las complejidades de la vida en ciudad.

ESQUEMA 2: CONTINUIDAD DEL PROCESO FORMATIVO



FUENTE: elaboración propia

De esta forma, mientras que en el seminario de investigación: “Hacia un tejido complejo de espacios culturales: exploración en materia de equipamiento cultural” se centraba el interés en la problemática urbana de las desigualdades sociales asociadas a las zonas carentes o deficitarias de equipamiento cultural, reconociendo a partir de ello el valor de las propuestas de regeneración urbana en torno a su dotación como intervenciones acupunturales catalizadoras de transformación urbana.

Durante el proceso de titulación se estableció primeramente una aproximación teórica y práctica en torno al proyecto urbano, lo que trajo consigo un cambio de las concepciones iniciales, al identificar los aspectos que debieran ser considerados para la realización de un proyecto sobre la base de dar respuesta a las externalidades negativas conjuntas que se generan en la ciudad en torno a una oferta, cantidad o calidad de infraestructura urbana deficiente. Al mismo tiempo que se pone énfasis en la búsqueda de una visión de lo que podría ser la ciudad y la necesidad de integración social bajo la lógica de una planificación estratégica. Esta primera aproximación orienta a la búsqueda de una problemática urbana asociada a la búsqueda y reconocimiento, a partir del estudio y el análisis de las diversas dotaciones, de las zonas deficitarias que demanden mayores condiciones de habitabilidad urbana.

2.1. ANTECEDENTES

Las desigualdades sociales en Chile, parecen ser parte de nuestra historia como un problema sin resolver, puesto que si bien han existido procesos de mayor igualdad, estos han sido siempre escasos, predominando lamentablemente las situaciones en las que se registra un aumento en la desigualdad, entendido tal vez en relación a la mayor conciencia que hoy en día tenemos como sociedad frente a esta problemática.

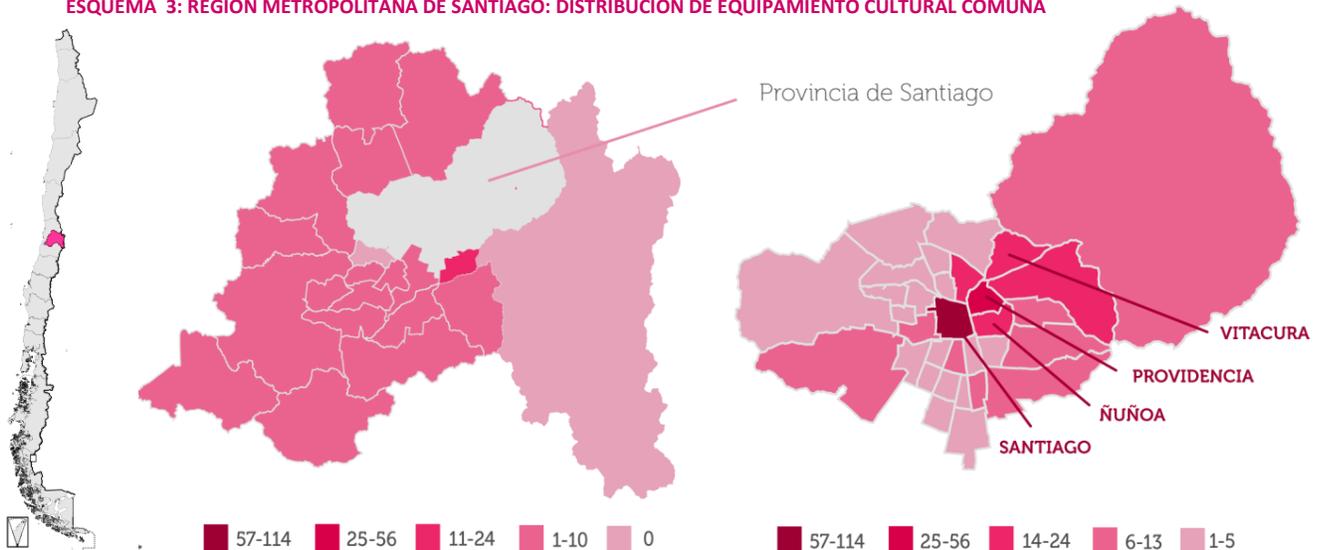
El consumo cultural acusa enormes brechas de desigualdad, según la encuesta realizada por el CNCA los segmentos D y E registran apenas un 15% y un 2,6%, respectivamente, de asistencia a eventos culturales.

La tendencia dentro del modelo económico imperante en el país, dirige la problemática social hacia la pobreza o riqueza de la población. Sin embargo, la desigualdad es un mal mayor que se asienta de muchas variables y relaciones complejas, que van más allá de las desigualdades económicas. Sus consecuencias se materializan en otras problemáticas sociales y sus efectos, aunque son menos urgentes que los resultantes de la pobreza, son más estructurales para articular una sociedad con una buena calidad de vida. (CNCA, n°2).

En ese sentido, el origen de la desigualdad es también estructural, ya que el modelo económico promueve el individualismo y la competencia, la exclusión, la marginación y la segregación, por medio de una estructura de clases o de factores culturales.

Uno de los factores decisivos a la hora de comprender la desigualdad en Chile es la permanente justificación del Gobierno en relación al ámbito cultural de querer convencernos de la importancia de conservar ciertas concentraciones de poder y otorgar a ciertos grupos específicos sus beneficios, pensando en el bien del país. Así pues, se observa como la ciudad de Santiago, históricamente ha presentado la mayor concentración

ESQUEMA 3: REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO: DISTRIBUCIÓN DE EQUIPAMIENTO CULTURAL COMUNA



FUENTE: Observatorio Cultural n° 8

de infraestructura cultural del país, equivalentes al 27,2% del total nacional. Establecida esta macro determinación a nivel nacional, también es posible observar este patrón en una escala menor: la comuna de Santiago presenta una alta concentración de equipamiento cultural, el 26,8% del total regional, igualmente Providencia con un 13,3%, Vitacura con un 5,7% y Ñuñoa con un 5%. Mientras que, las restantes comunas tienen concentraciones inferiores al 5%. (CNCA, N° 8)

El acceso desigual, garantizado para unos y vetado para otros, determina finalmente un consumo cultural alterado por esta misma distribución; el sector más próximo a los equipamientos tendrá mayor consumo cultural que aquellos sectores alejados, que deberán movilizarse para poder optar a satisfacer sus demandas culturales. Esta relación, lamentablemente, coincide con la segregación social que existe en la ciudad determinada por los grupos socioeconómicos, independientemente de que existan otros factores que también afecten al mismo fenómeno de consumo.

En relación a esto, cuando atendemos la encuesta realizada por el CNCA se establece que en torno a un determinado grupo de actividades culturales existe una brecha importante entre las distintas clases sociales. En orden de intensidad, de mayor a menor, las actividades con mayor grado de segregación son: el cine, las exposiciones de artes visuales, los museos, internet, la lectura de libros, y la danza junto a la lectura de libros de autoayuda. Condiciones estrechamente vinculadas al carácter lucrativo que presentan las actividades que encabezan esta lista con respecto a las últimas.

Conscientes de estas desigualdades, el gobierno debe reconocer a la cultura como un factor estratégico para el desarrollo del país. (CNCA, N° 2)

Chile ha experimentado un lento proceso de legitimación al interior de los discursos y políticas de Estado, donde han comenzado a desarrollarse iniciativas tendientes a fomentar la actividad cultural, en sus distintas dimensiones y manifestaciones, considerando sus vínculos con el avance social y económico de los países.

Sin embargo, el proceso de incorporación de esta dimensión cultural, no ha pasado aún a formar parte decisiva de los debates específicos sobre los problemas considerados claves en el desarrollo urbano de la ciudad, lo cual ha dificultado integrar las diversas iniciativas presentes en un proyecto político coherente. Aun así, es importante destacar los esfuerzos que se han llevado a cabo recientemente por abordar la importancia del sector cultural desde distintas perspectivas.

Dentro de las Políticas Culturales que regirán hasta el 2016 existen iniciativas tendientes a mejorar la actual distribución desigual del equipamiento cultural, como respuesta a los siguientes principios y objetivos, en relación a esta problemática: La igualdad de acceso al arte, los bienes culturales y la tecnología y la descentralización de la política cultural y desarrollo cultural equilibrado.

Sin embargo, estas políticas resultan ser insuficientes para acabar en un corto y mediano plazo con las desigualdades culturales y sociales, si consideramos que la iniciativa del Programa de red de infraestructura cultural no está visualizando la raíz de esta problemática social.

La totalidad de los habitantes necesitan poder satisfacer sus demandas culturales en relación a las distintas esferas urbanas en que se relaciona y participa, requiriendo, por tanto, de una dotación que configure un tejido complejo de espacios culturales.

Partiendo de la base que entre las prioridades del Estado, está la tarea de velar y mejorar la calidad de vida de todos los habitantes de un país, ya sea optando por un sistema de garantía estatal, sistema subsidiario o a través de la libre competencia del mercado, se entiende dentro de las necesidades básicas en el ámbito social: el derecho a una vivienda digna, educación de calidad y una oportuna atención en salud. Sin embargo, las necesidades culturales también resultan ser imprescindibles para el bienestar social de una comunidad, confiriendo mayor cohesión a los diferentes ámbitos urbanos al aportar el elemento simbólico que la sociedad valora e identifica como propios, la cultura.

En ese sentido, el sector cultural local no puede contemplarse, únicamente, como un sector generador de servicios culturales básicos: bibliotecas, centros culturales de proximidad, museos, teatros, etc. Este sector integra e interactúa con el turismo, modela la sociedad de conocimiento, mejora la calidad de vida y la creación de empleo e influye en la regeneración urbana o la inclusión social.

Muchas veces el proyecto social de los gobiernos no consideran el ámbito cultural, como parte integrante de las necesidades básicas que deben atenderse y tratar de resolverse en las políticas públicas, considerando su desarrollo y sobretodo su alcance en la comunidad como estrategias de intervención en un segundo plano. Este enfoque se traduce en planes sectoriales, iniciativas puntuales y políticas culturales de bajo alcance que no forma parte importante en el desarrollo de la planificación de la ciudad y están lejos de generar estrategias que den cuenta de una búsqueda por estándares de calidad. De esta forma, se generan ciudades en donde priman las desigualdades y la segregación social, en este caso, motivadas por la carencia de oportunidades de acceso a la cultura. Que en relación a la disciplina de la arquitectura, se ve materializada en la ciudad en una deficiente dotación de equipamiento cultural en los diferentes escalones urbanos en donde la comunidad se relaciona con su entorno.

En la ciudad de Santiago se presenta este tipo de inequidad transversal a todas las necesidades básicas no resueltas, materializadas en la carencia de equipamiento en salud, educación, cultura, infraestructura vialidad, espacios públicos, áreas verdes. Siendo el equipamiento cultural el que con mayor medida da cuenta de las desigualdades y carencias de la ciudad de Santiago, cuando observamos que estos equipamientos se concentran coincidentemente en los consolidados núcleos económicos.

El centro tradicional con el MNBA, MAC, Estación Mapocho, Centro Cultural La Moneda, el área en torno a Matucana y Quinta Normal, y por último el sector en torno a Alonso de Córdova y Vitacura. Si bien estas tres áreas atraviesan Santiago de oriente a poniente, se ubican en el eje que históricamente ha concentrado los equipamientos en todos los ámbitos, obligando a un porcentaje amplio de la población a trasladarse hasta ahí en busca de espacios que suplan las falencias que existen en sus propias comunas.

La determinación de localizar los equipamientos culturales en sectores consolidados como núcleos productivos, financieros y culturales va configurando una imagen de ciudad desarticulada por la centralidad que desvincula y da la espalda a los miles de habitantes ubicados en las comunas periféricas.

Al simplificar la tarea de diseñar estrategias de planificación cultural a iniciativas puntuales asociadas a la rentabilidad que producen estos núcleos, se pierde el interés por estudiar estrategias vinculadas con las comunidades en sus diferentes ámbitos de proximidad con la ciudad: en el vecindario, en el barrio, en la comuna, permitiendo articular una red de espacios significativos en el que la dimensión económica no es más que una variable a considerar.

2.2. CULTURA Y REGENERACIÓN URBANA



IMAGEN 3: Plan de integración urbana de Medellín, www.plataformaurbana.cl

Hoy en día el 70% del empleo lo proporcionan sectores del comercio, el turismo, los servicios, el ocio, la cultura, la información y otras actividades. La apuesta estratégica consiste en comprender que la cultura no es necesariamente un gasto sino también una inversión de futuro. La cultura crea ciudad y la ciudad hace cultura. *(Revista Urbana N° 37)*

En las décadas recientes, Europa y América Latina han sido escenario de importantes procesos de intervenciones urbanas que han transformado a sus ciudades con graves situaciones de deterioro, desigualdad y carencia, a la condición de urbes organizadas, productivas, capaces de resolver sus problemáticas, generar mejores condiciones de vida para su población, hacerse más atractivas y seductoras para los visitantes, y encontrar metodologías de gobierno y gestión que les permite aprovechar mejor sus recursos e instituciones y emprender proyectos ambiciosos sustentables en el tiempo.

En esta regeneración de ciudades, además de otros factores, ha jugado un rol importante y en algunos casos decisivos, el desarrollo de estrategias de ámbito cultural como desencadenantes, catalizadoras de los planes estratégicos y un cambio de conciencia de la ciudadanía. A través de la construcción de grandes infraestructuras, campañas movilizadoras de conciencia ciudadana, mecanismos de memoria, identidad y pertenencia como detonantes del proceso de regeneración renovación se han generado importantes aportes y efectos.

Tres son los procesos simultáneos que parecen haber confluído para que la cultura pasara a ser el instrumento de desarrollo urbano: el grado de autonomía que han adquirido las ciudades como gestores urbanos, el reconocimiento de la dinámica urbana y el éxito de la dimensión cultural como instrumento de desarrollo, como estrategia e instrumento para el cambio social.

En este sentido las ciudades se han convertido en objeto de preocupación en torno a la cultura y la cultura en el enfoque desde dónde comprenderla en su complejidad. Mirar desde la cultura a la ciudad no es solamente una construcción física o un sistema de relaciones sociales. Es también un sistema de representaciones, imaginarios y escenarios de consumo simbólico que incide notablemente en la manera como se vive y en la configuración misma del espacio.

Si en algún espacio físico-social-administrativo, la cultura como recurso de regeneración urbana ha cobrado fuerza es en ámbito de lo local. La esencia local de los barrios, radica en la construcción de una identidad reconocible y donde los espacios públicos, plazas, paseo, pasajes, confluencia la mixtura social y cultural, convirtiéndose en el lugar primario de consumo cultural asociado a usos comerciales y entorno residencia.

Aunque las reflexiones asociadas a sus problemáticas urbanas apunten hacia intervenciones asociadas a una renovación, recuperación o recualificación urbana, las formas de intervención cultural en la gestión van mucho más allá que intervenciones espaciales, convirtiéndose en instrumento de cohesión social y de identificación cultural.

Estos espacios, combinados con el posicionamiento estratégico de equipamientos culturales de barrio propiciarán un contexto simbólico mejor constituido, un lugar de encuentro del ciudadano. Por tanto, se considera fundamental seguir una estrategia de desarrollo urbano, social y económico, enfocada a este planteamiento, creando instrumentos útiles de gestión en la dotación de estos sistemas culturales de barrio.

La inserción de equipamiento cultural en un conjunto urbano local ya consolidado, genera transformaciones internas y nuevas relaciones con el espacio público inmediato, propiciando una densificación residencial, inserción de comercio y nuevas fuentes de trabajo. Ciudades como Barcelona, Curitiba, Bogotá, Bilbao o Medellín, por mencionar algunos ejemplos muy emblemáticos, han recurrido de manera explícita a la inclusión de políticas y estrategias culturales como detonadores para impulsar los procesos de regeneración urbana. (Hernández y Quevedo, 2010)

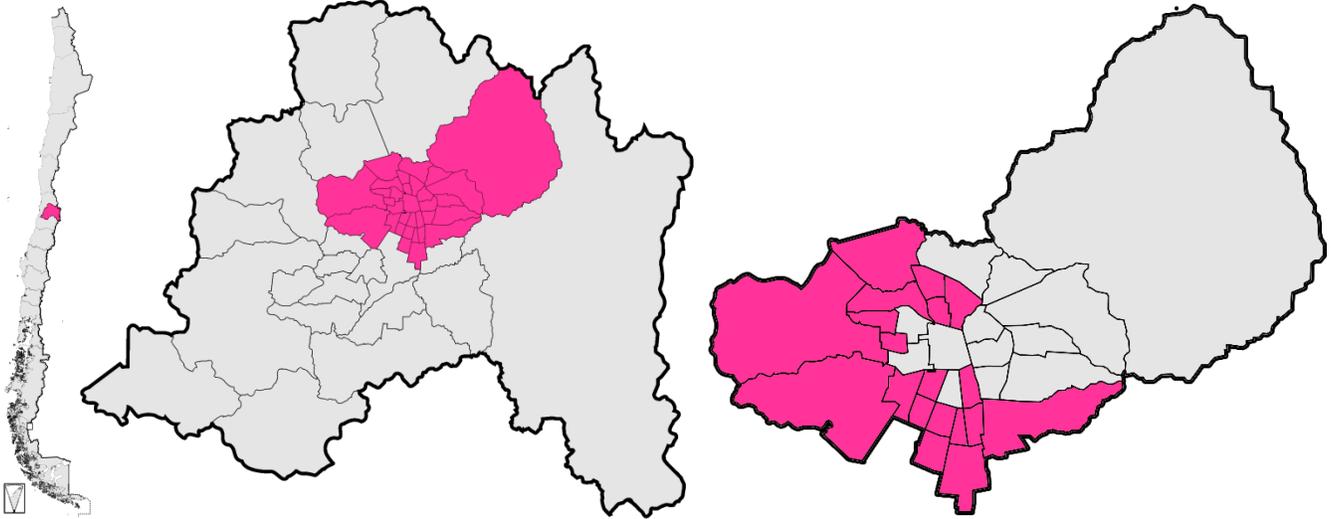
En el Plan de Integración Urbana de Medellín cobro especial relevancia la hipótesis de que los barrios pobres ya consolidados, formaban parte estratégica de la ciudad y antes que eliminarlos o desalojar a sus habitantes, lo importante era urbanizarlos, dotarlos de espacios públicos, movilidad, equipamiento, mobiliario urbano y servicios para mejorar el nivel de vida de sus habitantes, su sentido de pertenencia y su orgullo local.

En ese sentido, la falta de recursos no fue impedimento para mejorar Medellín, segunda ciudad más poblada de Colombia, con un territorio angosto y largo valle rodeado de montañas. Esta situación geográfica ha causado una gran segregación social en la ciudad, ya que mientras el valle, el punto más bajo y por donde corre el río, alberga al centro y los precios de suelo son más altos, hacia sus montañas se ha desarrollado una ciudad espontánea tipo favela, sin norma ni orden, que ha dificultado el control de la delincuencia y narcotráfico.

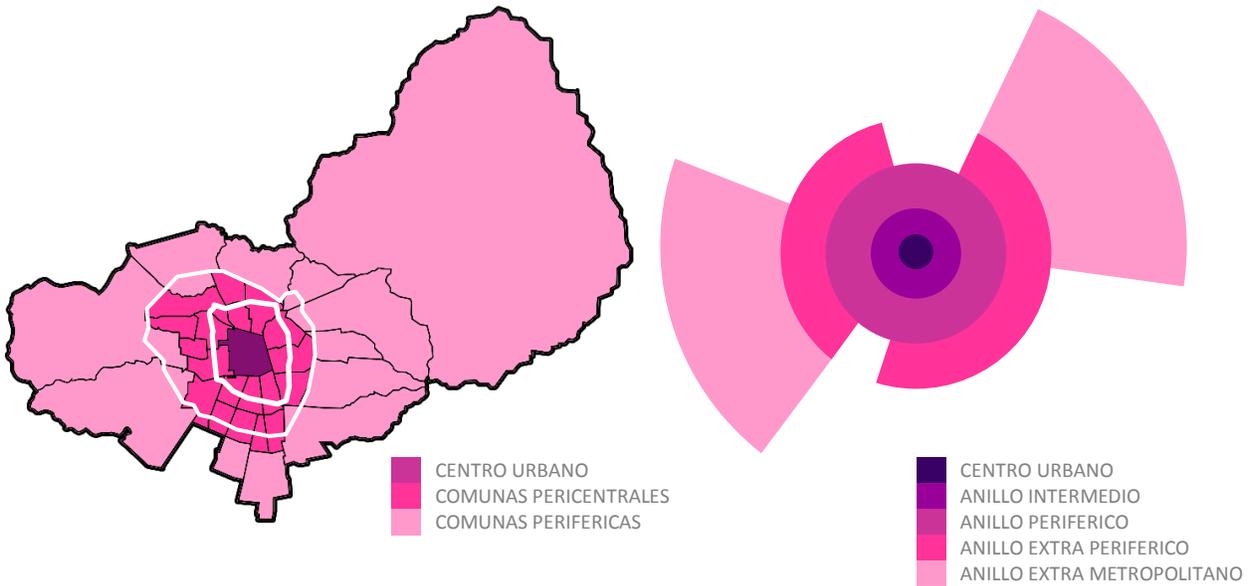
Al ser la periferia pobre y de autoconstrucción, la infraestructura existente es mínima, por lo que en aspectos tan importantes como el transporte, estos sectores estaban totalmente desconectados. El plan de integración urbana, tomo este punto como uno de los más relevantes para la integración social y la calidad de vida de la ciudad. Los principales objetivos del plan eran disminuir la desigualdad y la violencia de la ciudad a través de intervenciones sociales y oportunidades para desarrollarse. Estas oportunidades se materializaron en infraestructura de transporte, centros de cultura y educación, y buena arquitectura.

2.3. DETERMINACIÓN DE ZONAS DEGRADADAS

ESQUEMA 4: REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO: COMUNAS PERIFÉRICAS



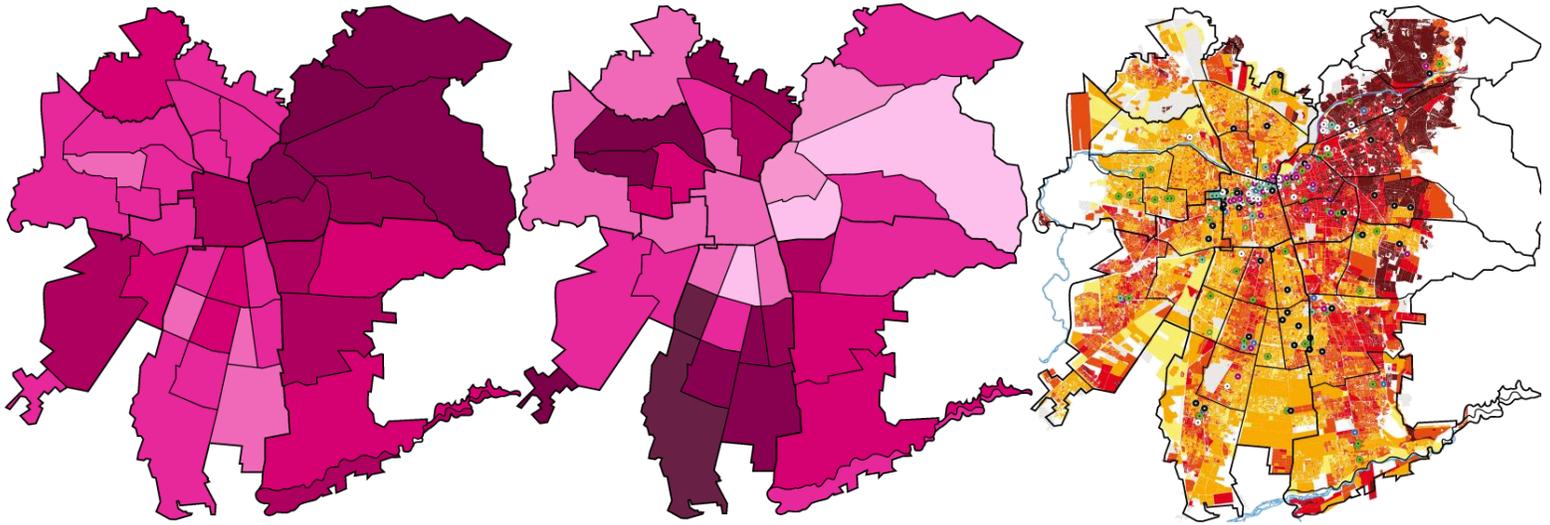
ESQUEMA 5: SINTESIS DE LA ESTRUCTURA URBANA CENTRALIDADES Y ANILLOS



FUENTE: Propuesta Plan Maestro Anillo interior de Santiago, www.plataformaurbana.cl

La expansión del área metropolitana de Santiago, ha definido una fisonomía, conectividades, dinámicas de crecimiento, densidades, problemáticas y potencialidades urbanas territoriales y habitables. Simultáneamente, este crecimiento metropolitano se ha materializado en desarrollos concéntricos que potencia el centro urbano, causando el deterioro, obsolescencia, migraciones y abandono de los territorios pericentrales y periférico de la ciudad.

ESQUEMA 6: DESEQUILIBRIOS SOCIALES / INDICE DE DESARROLLO HUMANO/ INDICE DE POBREZA/ GRUPOS SOCIOECONÓMICOS



FUENTE: Observatorio de ciudades UC, www.ocuc.cl

De la superficie total del área metropolitana de Santiago, las zonas las pericentrales representan el 32% de la superficie urbana de la ciudad, territorio donde se concentran los mayores niveles de deterioro, obsolescencia, densidad urbana en baja altura por hacinamiento y allegamiento, falta de equipamiento urbano y desvalorización/subutilización del suelo urbano, dentro de la ciudad de Santiago. Contrario a la lógica de calidad de vida producto de la cercanía con los centros, muestran en su mayoría desarrollos urbanos y demográficos regresivos.

La planificación urbana de Santiago, no ha logrado revertir las problemáticas propias del crecimiento expansivo de la ciudad, utilizando un modelo de gestión territorial económico de inversión especulativo del suelo urbano, más que generar un crecimiento equilibrado y armónico del desarrollo urbano.

Las comunas de Coronel, Curicó, La Granja, La Pintana, Linares, Los Ángeles, Ovalle, Padre Las Casas, Temuco y Valparaíso presentan simultáneamente muchos pobres y un alto porcentaje de su población con condición de pobreza. En ellas viven 400 mil personas en condición de pobreza, lo que corresponde al 15% del total del país, así lo determinaron los resultados la encuesta CASEN 2009.

Un análisis del Observatorio de Ciudades de la PUC señaló que las comunas con menores ingresos tienen menos polos de desarrollo, menor acceso a la cultura y menor cantidad de áreas verdes por habitante.

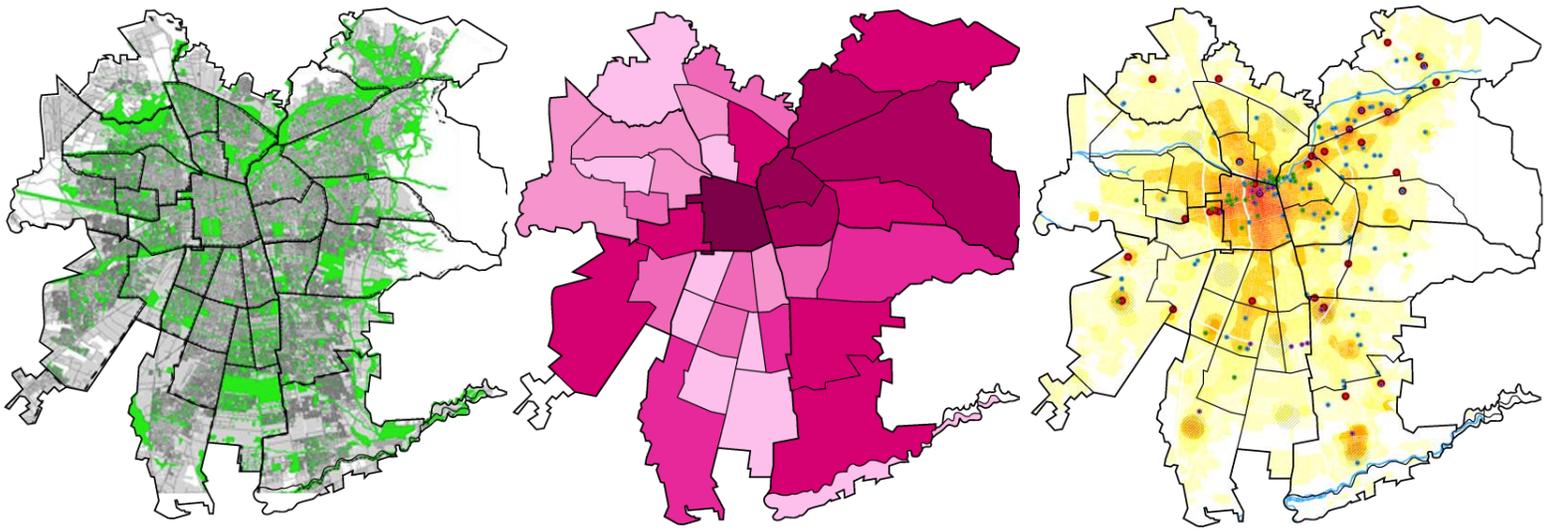
Asumir como la lógica normal que en las comunas más pobladas y de menores recursos haya menos áreas verdes, que en las comunas periféricas estén los basurales, es precisamente el problema de la planificación urbana.

Aunque vivimos en el mundo real, el mundo ideal propuesto por la OMS recomienda 9 [m²/hab.], además de una red de áreas verdes accesible a no más de 15 minutos caminado desde las viviendas. En Santiago de Chile el promedio de áreas verdes por habitantes es de 3,2 metros cuadrados. Pero si entramos en detalles, veremos que en la comuna de Vitacura hay 18,3 [m²/hab.], en contraste con la comuna de Pedro Aguirre

Cerda que alcanza sólo al 1,2 [m2/hab.], La Granja se encuentra entre las 12 comunas con menor superficie de reas verdes con 2,1 [m2/hab.]. Las comunas con mayores ingresos poseen mayor cantidad de áreas verdes que las comunas más pobres.

Del mismo modo ocurre con la cultura y los polos de desarrollo económico. Actualmente en Santiago los panoramas culturales no se encuentran en las comunas de la periferia o en las comunas alejadas de las líneas del metro. La mayor cantidad de salas de cine, lugares de conciertos, universidades y teatros se ubican en sectores como Ñuñoa, Santiago Centro, Providencia, Vitacura y Las Condes.

ESQUEMA 7: DESEQUILIBRIOS EN LA INFRAESTRUCTURA URBANA/ ÁREAS VERDES/ EQUIPAMIENTO CULTURAL/ ACTIVIDADES COMERCIALES



FUENTE: Observatorio de ciudades UC, www.ocuc.cl

CAPÍTULO 3

PROPUESTA DE LOCALIZACIÓN

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

2. ESTRUCTURA URBANA

3. EVALUACIÓN ESTRATÉGICA

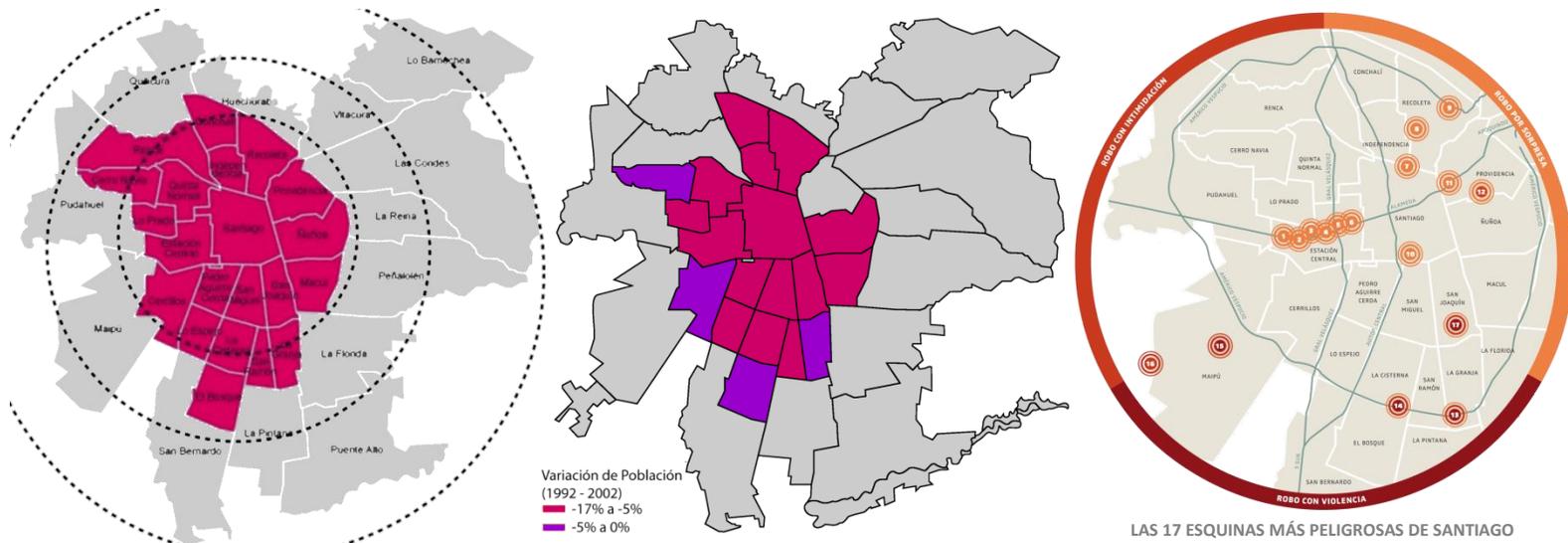
4. ESCALA DEL PROYECTO

IMAGEN 4: AVS 360°, comuna de La Granja



PROPUESTA DE LOCALIZACIÓN

ESQUEMA 8: SINTESIS DE ZONAS DEGRADADAS



FUENTE: Recuperación de barrios y anillo interior de Santiago, p.22

A partir de los desequilibrios en la oferta, cantidad o calidad de la infraestructura urbana, se establece un modelo que sintetiza la segregación urbana, el despoblamiento y el deterioro de áreas centrales que establece un patrón en torno al área pericentral asociada a la circunvalación Américo Vespucio. En donde al menos 12 comunas presentan una conjunción de variables estructurales que no les permiten evolucionar a la par con las comunas centrales o periféricas y mucho menos alcanzan a competir por capturar demandas de suelo.

El área pericentral esta compuesto por 16 comunas, localizadas al interior de la circunvalación Américo Vespucio, que a su vez se diferencian en tres regiones relativamente homogéneas: región norte, región poniente y región sur, siendo ésta la más afectada en términos de deterioro y desequilibrios urbanos.

La región pericentral norte se compone de las comunas de Recoleta, Independencia, Conchalí, Renca y Cerro Navia, que en la actualidad presentan tasas de crecimiento poblacional positivos en relación a que algunas zonas comienzan a mostrar mayores demandas por suelo, patrones de valorización económica y características sociodemográficas más heterogéneas.

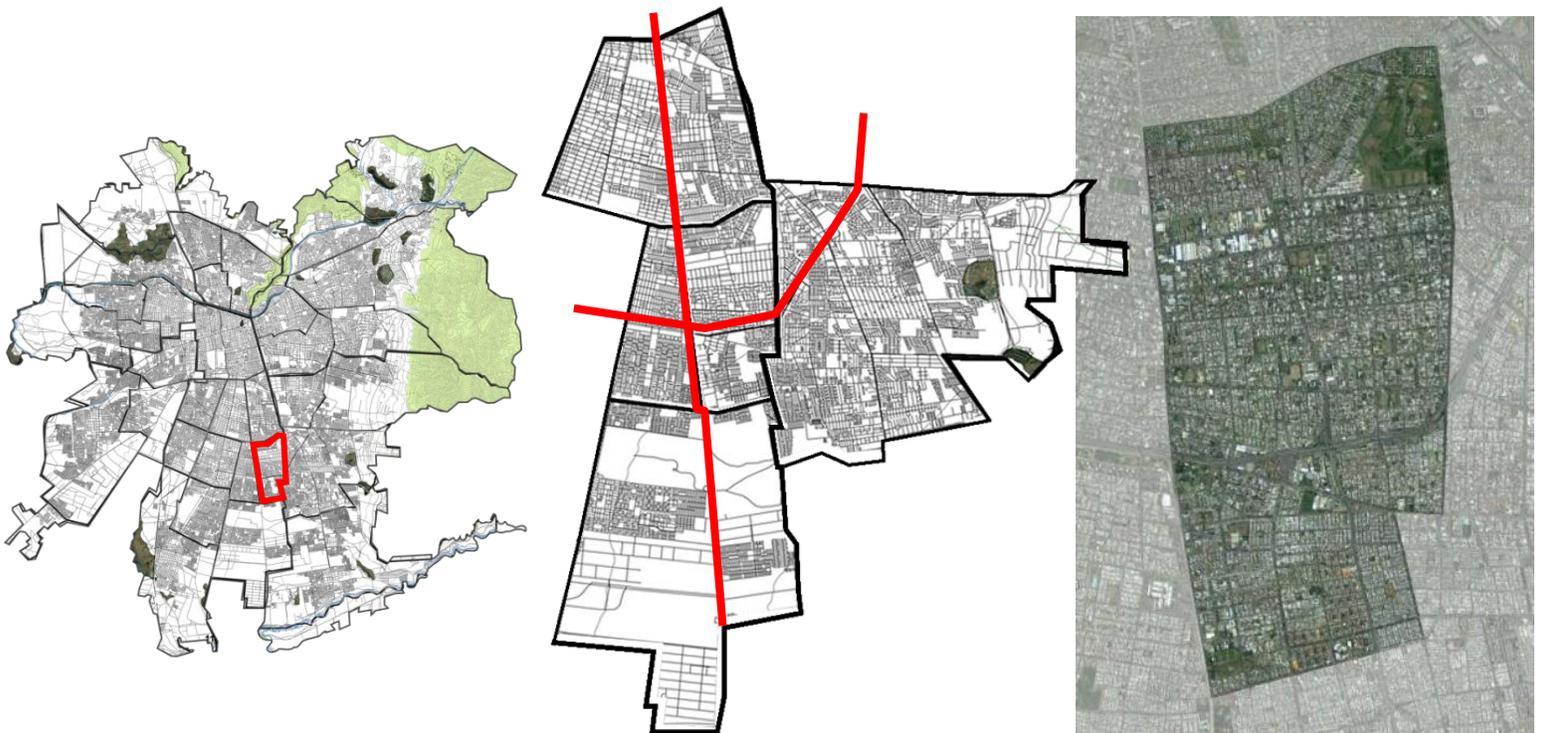
La región pericentral poniente se compone de las comunas de Quinta Normal, Estación Central, Cerrillos y Lo Prado, presentan un nivel de consolidación mayor en torno las actividades de la Estación Central, el eje Matucana y la Quinta Normal. Su grado de concentración industrial es muy inferior, lo que configura un proceso de regeneración urbana acorde a la potencialidad de las áreas metropolitanas.

Mientras que, la región pericentral sur, conformada por las comunas de San Joaquín, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, San Miguel, La Cisterna, San Ramón y La Granja, presenta un marcado predominio de la actividad

manufacturera en donde se mantiene la actividad de extensas áreas industriales y un marcado proceso de deterioro y abandono. En donde sólo la comuna de San Miguel ha logrado regenerarse a partir del Programa de Renovación urbana. (López, 2005)

Se establece entonces la elección de trabajar en la comuna de La Granja, reconociendo en ella un gran desequilibrio en la oferta, cantidad y calidad de la infraestructura urbana en relación a áreas verdes, espacio público, equipamiento, infraestructura vial, actividades comerciales y de servicios, vivienda, entre otros componentes urbanos. Al mismo tiempo que se le reconoce el potencial de ubicación y estructura vial a nivel metropolitana, no valorizada hasta entonces.

ESQUEMA 10: COMUNA DE LA GRANJA



FUENTE: Proyecto de título Centro deportivo y cultural San Gregorio, p.23

3.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS



IMAGEN 5: Mural Roberto Matta y Campamento San Gregorio, Proyecto de título Centro

En 1939 se creó como tal la comuna de La Granja, luego de ser durante más de una década parte de la comuna de la Cisterna. Las primeras concentraciones de población y servicios se iniciaron en la esquina oriente de Santa Rosa con Américo Vespucio y al sur. Por entonces el crecimiento poblacional empieza a intensificarse, generando densidades de 112 [hab/km²]

La comuna estuvo en sus inicios dividida en tres distritos y posteriormente en cinco: San Ramón, Malaquías Concha, La Granja, La Bandera y San Antonio. Posteriormente de La Granja nacieron las comunas de San Ramón y La Pintana en el año 1984.

Se localiza al sur oriente de la Región Metropolitana en el anillo intermedio de la ciudad, bordeando la av. Santa Rosa y dividida por la av. de circunvalación de Américo Vespucio Sur. Con una superficie de 10,2 km², que corresponde al 0,07% de la superficie total de la Región, limita con las comunas de San Joaquín hacia el norte, San Ramón hacia el poniente, La Pintana hacia el sur y La Florida hacia el oriente.

Por el norte limita con la av. Lo Ovalle; por el sur limita con la av. Santo Tomás; por el oriente limita con la av. Punta Arenas, la av. Isla Adelaida y la av. Coronel y por el poniente limita con la av. Santa Rosa.

La Comuna está constituida en su totalidad por población urbana, que corresponde a 133.110 habitantes según el Censo 2002 y de 121.833 habitantes según el Censo 2012, posee una densidad poblacional promedio de 130,50 [hab/há].

La comuna de La Granja está en un proceso de restructuración, debido a los impactos producidos por el nuevo Acceso Sur Santiago, el metro L4A y la autopista Américo Vespucio, posicionándola como un territorio captador y distribuidor de flujos hacia la ciudad, relevante a la hora de realizar una gestión atractora de inversiones.

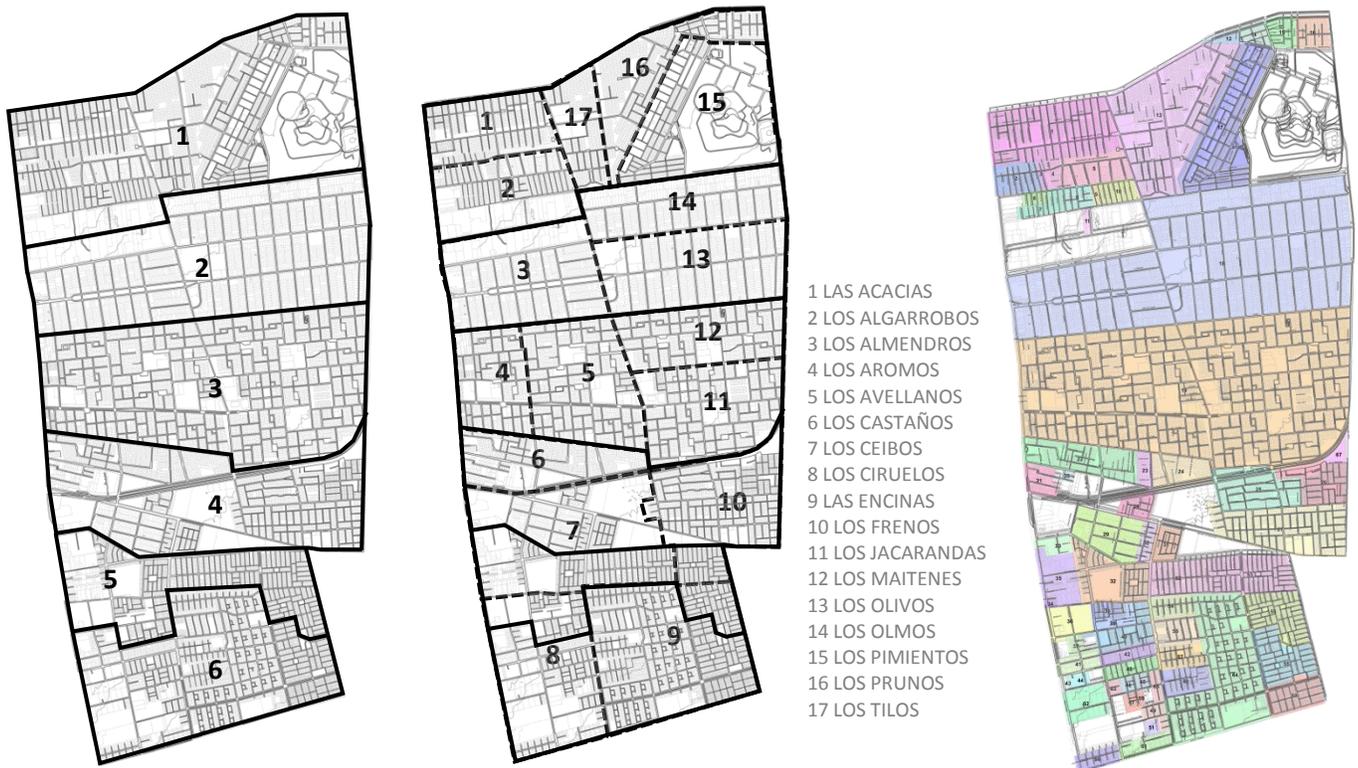
Por otra parte, existe la necesidad de recuperar progresivamente su rol histórico de comuna residencial e incorporar nuevos roles como comuna de servicios a su entorno, mediante un proceso de reconversión de la industria hacia el desarrollo de actividades comerciales comunales e intercomunales, y a través de la

renovación urbana de algunas de sus áreas con mayor potencialidad para posicionarse como una comuna de densidad intermedia.

Una de las piezas estratégicas del actual Plan Regulador Comunal es el sector Santa Rosa sur y la consolidación de nuevas centralidades, desafío importante considerando la fuerte división que existe como producto de la barrera constituida por la autopista, que impone una fuerte restricción a los flujos peatonales. Otra preocupación y necesidad sentida es la situación deficitaria de áreas verdes comunales, debido a lo cual el Municipio a partir de algún tiempo ha desarrollado y concretado la creación de ejes peatonales y áreas verdes. (www.municipalidadlagranja.cl)

3.2. ESTRUCTURA URBANA

ESQUEMA 11: DIVISION TERRITORIAL: 6 FRANJAS TERRITORIALES – 17 UNIDADES VECINALES – 69 POBLACIONES Y VILLAS



FUENTE: Plan Regulador Comunal, p. 10

Actualmente la comuna esta dividida en 6 franjas administrativas que permiten identificar y solucionar los problemas puntuales de la gran cantidad de unidades vecinales y poblaciones inmersas en cada una de ellas. Las franjas más vulnerables corresponden a la 1, 2 y 3 correspondiendo a las poblaciones más antiguas de la comuna y donde se encuentran los focos más altos de vulnerabilidad, drogadicción y tráfico de drogas.

A su vez las franjas están compuestas de 17 unidades vecinales y 69 poblaciones o villas. Las unidades vecinales que presentan un mayor tamaño son las 9, 7 y 15 con cerca de 1 km² de superficie, las mayores concentraciones de población se encuentran en las unidades vecinales N° 8, 9 y 10 con más de 12.500 habitantes cada una, las que concentran una población inferior a los 5.000 habitantes son las unidades vecinales 17, 6 y 14.

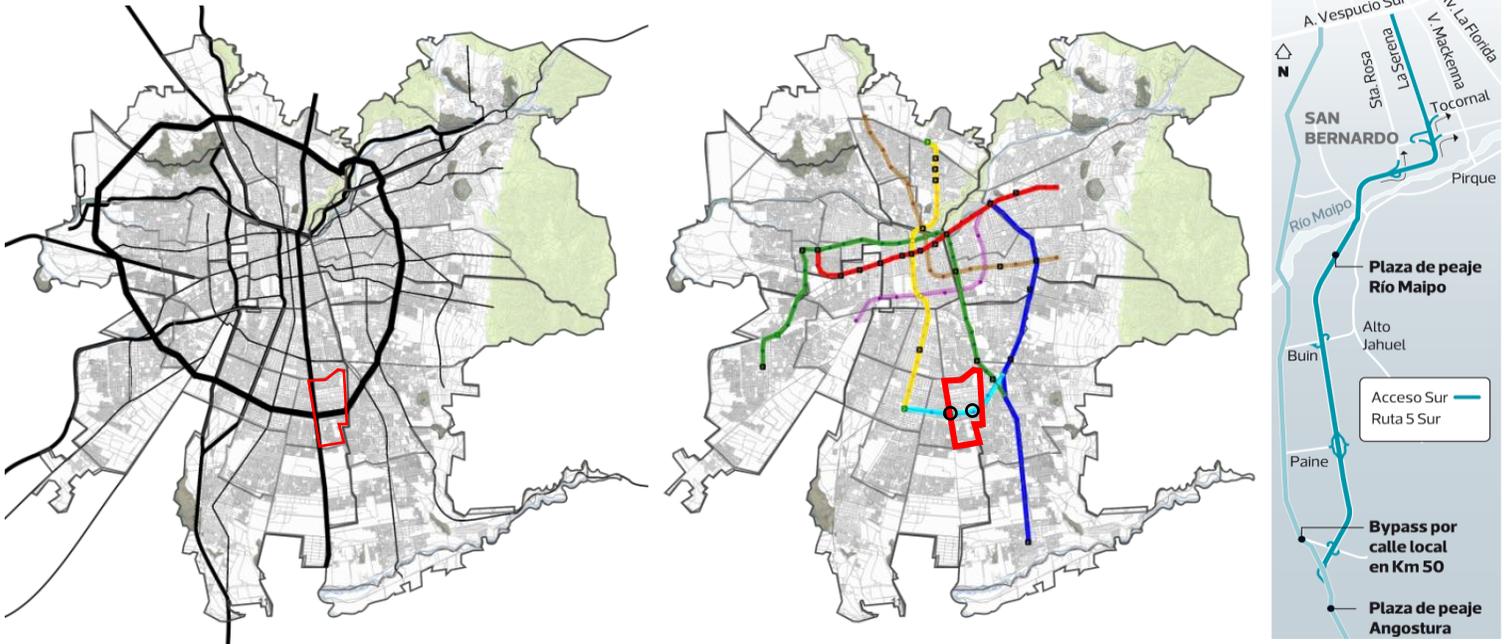
Al comparar la población con la superficie de cada unidad vecinal, la densidad poblacional establece que las unidades vecinales, 1 y 10 concentran las más altas densidades al interior de la comuna, por sobre las 200.00 [hab./há] a diferencia de estas las unidades vecinales 3, 6 y 7 que presentan las densidades más bajas, con menos de 85.00 [hab./há].

► ESTRUCTURA VIAL

La comuna de La Granja es una de las comunas que presenta menos índices de automóviles por habitantes, los principales flujos vehiculares son productos de vías intercomunales, como son Av. Santa Rosa, Av. Punta Arenas, Av. Vespucio Sur y Av. La Serena, esta última correspondiente a la nueva Concesión “Acceso Sur para Santiago “ enmarcado dentro del Plan Bicentenario el que tiene por objetivo acceder a la comuna por el límite sur como autopista subterránea y que sale a la superficie en el norte en pleno corazón comunal.

La comuna de La Granja entiende este proyecto como una oportunidad de desarrollo y revitalización del eje central de la comuna, apostando por una reestructuración.

ESQUEMA 12: VIALIDAD ESTRUCTURANTE METROPOLITANA – RED DE METRO - AUTOPISTA ACCESO SUR



FUENTE: Autopista Acceso Sur Santiago, www.plataformaurbana.cl

Esta comuna presenta la particularidad de estar segregada de Norte a Sur por la Avenida Américo Vespucio y por tener como frontera poniente el importante eje Santa Rosa, el que canaliza la conectividad de la comuna con el sector céntrico de la ciudad.

Desde el punto de vista de la conectividad, la comuna presenta una buena comunicación para los viajes en sentido Sur-Norte a través del eje Santa Rosa, con escasos flujos vehiculares en el sentido Oriente-Poniente en el sector norte de Av. Américo Vespucio, a pesar de los múltiples ejes que van en dicha dirección desde Santa Rosa hasta la calle Punta Arenas.

TABLA 1: ESTRUCTURA VIAL

NOMBRE DE LA VÍA	Tramo	Clasificación OGUC	Ancho Existente	Ancho Proyectado
AV. AMERICO VESPUCIO	Santa Rosa - Limite Comunal Oriente	Expresa	60	60
AV. SANTA ROSA	Lo Ovalle - Santo Tomas	Troncal	20	20
AV. LA SERENA	Lo Ovalle - F	Troncal	25	25
	F - Padre Esteban Gumucio	Troncal	17	25
	Padre Esteban Gumucio - Central Sur	Troncal	25	25
	Central Sur - Presidente Alessandri	Troncal	20	25
	Presidente Alessandri – Padre Juan Meyer	Troncal	25	25
	Padre Juan Meyer - Colbún	Troncal	20	25
	Colbún - San Gregorio	Troncal	30	30
	San Gregorio - Américo Vespucio	Troncal	30	30
	Américo Vespucio - Manuel Rodríguez	Troncal	30	30
	Manuel Rodríguez - Vicuña Mackena	Troncal	0	30
AV. LO OVALLE	Vicuña Mackena- Santo Tomas	Troncal	30	30
	Santa Rosa - Punta Arenas	Troncal	15	15
AV. PUNTA ARENAS	Lo Ovalle - Sebastopol	Colectora	15	15
	Sebastopol - Yungay	Colectora	10	15
AV. ISLA ADELAIDA	Yungay - Americo Vespucio	Colectora	15	15
	Americo Vespucio - Manuel Rodríguez	Colectora	15	15
AV. CORONEL	Manuel Rodríguez – Santo Tomás	Colectora	20	25

FUENTE: Ordenanza Comunal La Granja, p.32



IMAGEN 6: Autopista Acceso Sur Santiago y Metro La Granja

ESQUEMA 13: VIALIDAD ESTRUCTURANTE INTERNA



TALBA 2: FLUJOS VEHICULARES MEDIOS POR EJE - AÑO 2005

EJE	flujo medio (pcu/hr)	velocidad media (km/hr)
A. VESPUCIO EXPRESA	3510	88
A VESPUCIO LOCAL	580	40
SANTA ROSA	1,489	33
LA SERENA	1.113	48
JOAQUÍN EDWARDS BELLO	940	41
LAS INDUSTRIAS	872	38
M RODRÍGUEZ	715	32
PUNTA ARENAS	648	38
LO OVAL LE	631	34
CORONEL	558	35
STA ANA	527	40
S.JOSÉ. DE LA ESTRELLA	465	39
TOMÉ	447	38
SAN GREGORIO	409	34
SANTO TOMÁS	377	39
LINARES	244	39
COMBARBALÁ	241	41
SANTOS GONZÁLEZ	223	44

FUENTE: Estudio Capacidad Vial, p.39

FUENTE: Plan Regulador Comunal, anexo Estudio de Capacidad vial, p. 7

Este nivel de conectividad se verá mejorado y aumentado con la implementación del proyecto Transantiago y los recorridos troncales que utilizarán la Avenida Santa Rosa. Así mismo, las dos estaciones de metro de la línea 4A a lo largo de la autopista Vespucio Sur conectan a la comuna con el resto de las líneas de metro en La Cisterna (L12) y Vicuña Mackenna (L4). La concesión Acceso Sur a Santiago, por su parte ha permitido mejorar el desplazamiento hacia el sector céntrico y sur de la ciudad.

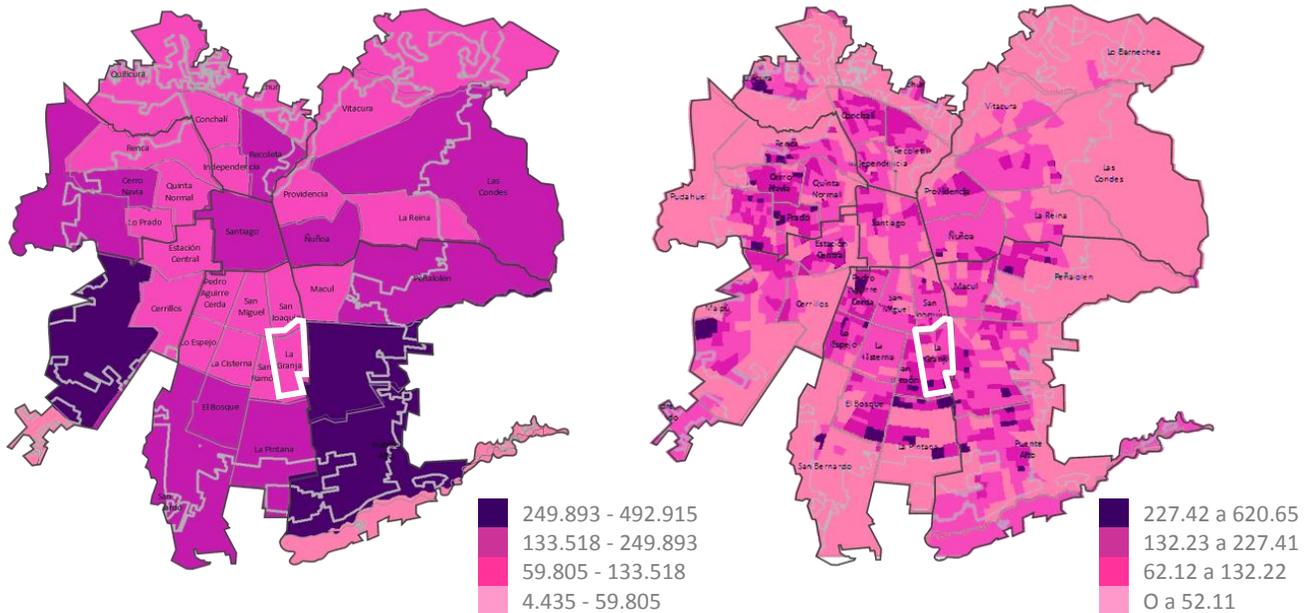
► **COMPOSICIÓN DEMOGRÁFICA**

El número de habitantes en la comuna, según los datos preliminares del censo 2012 es de 120.612 habitantes y una densidad poblacional de 132,52 hab/há. En el transcurso de los últimos tres procesos censales, la tasa de cambio poblacional ha sido negativa. Situación que se acentuó en el ultimo periodo, ubicándose entre las primeras seis comunas de la Región Metropolitana.

TALBA 3: PORCENTAJE DE LA VARIACIÓN INTERCENSAL

	CENSO 1992	CENSO 2002	CENSO 2012	VARIACIÓN 1992-2002	VARIACIÓN 2002-2012
LA GRANJA	133.463	132.832	120.612	-0,5	-9,2
RM	5.220.732	6.045.532	6.683.852	15,8	10,6

ESQUEMA 14: COMPOSICION DEMOGRAFICA COMUNAL / DENSIDAD POBLACIONAL



FUENTE: www.ocuc.cl

La población de la comuna presenta una distribución etaria descendente en su mayoría de jóvenes y adultos, puesto que el 46,1% de la población es menor de 25 años, mientras que la población de adultos mayores (65 años y más) desciende al 9,3%. Si consideramos el rango entre los 0 y 44 años, nos encontramos con un 66% de la población. Lo que se traduce en un porcentaje significativo de población activa presentando una tasa de desocupación del 11,5% de la población económicamente activa.

El número de habitantes en la comuna, según los datos preliminares del censo 2012 es de 120.612 habitantes y una densidad poblacional de 132,52 hab/há. En el transcurso de los últimos tres procesos censales, la tasa de cambio poblacional ha sido negativa. Situación que se acentuó en el último periodo, ubicándose entre las primeras seis comunas de la Región Metropolitana.

TABLA 4: PORCENTAJE DE LA VARIACIÓN INTERCENSAL

	CENSO 1992	CENSO 2002	CENSO 2012	VARIACIÓN 1992-2002	VARIACIÓN 2002-2012
LA GRANJA	133.463	132.832	120.612	-0,5	-9,2
RM	5.220.732	6.045.532	6.683.852	15,8	10,6

La población de la comuna presenta una distribución etaria descendente en su mayoría de jóvenes y adultos, puesto que el 46,1% de la población es menor de 25 años, mientras que la población de adultos mayores (65 años y más) desciende al 9,3%. Si consideramos el rango entre los 0 y 44 años, nos encontramos con un 66% de la población. Lo que se traduce en un porcentaje significativo de población activa presentando una tasa de desocupación del 11,5% de la población económicamente activa.

TABLA 5: POBLACIÓN POR GRUPO ETARIO

GRUPOS	2002	2012	LA GRANJA	RM
0 A 14	34.342	25.631	21,04	21,45
15 A 29	33.180	30.584	25,10	24,83
30 A 44	32.946	24.059	19,75	21,48
45 A 64	22.020	30.169	24,76	22,97
65 Y MÁS	10.032	11.390	9,35	9,28
TOTAL	132.520	121.833	100	100,01

La distribución por grupos etáreos de cada unidad vecinal establece que el grupo predominante son los habitantes entre 25 y 44 años. Señal de hogares jóvenes recién constituidos, del cual el 43,93% esta constituido por mujeres jefas de hogar.

TABLA 6: DISTRIBUCIÓN POBLACIONAL POR UNIDAD VECINAL

U.V.	NOMBRE	POBLACIÓN	SUPERFICIE (KM ²)	DENSIDAD HAB/HÁ	0-5	6-14	15-19	20 - 24	25-44	45-64	65 Y MÁS
1	LAS ACACIAS	7.357	0,330	222.94	864	1.048	472	511	2.570	1.302	590
2	LOS ALGARROBOS	5.736	0,533	107.61	728	832	493	506	1.771	1.053	354
3	LOS ALMENDROS	5.575	0,658	84.73	813	813	433	543	1.749	828	398
4	LOS AROMOS	6.228	0,358	173.97	826	1.058	385	435	2.172	833	518
5	LOS AVELLANOS	9.263	0,627	147.74	1.313	1.567	775	780	2.990	1.264	573
6	LOS CASTAÑOS	4.383	0,638	68.70	515	533	390	395	1.382	807	385
7	LOS CEIBOS	7.983	0,958	83.33	1.170	1.368	620	629	2.764	985	249
8	LOS CIRUELOS	12.574	0,746	168.55	1.542	2.452	1.297	1.076	4.119	1.670	419
9	LAS ENCINAS	13.164	0,953	138.13	2.160	3.014	997	756	5.045	944	248
10	LOS FRESNOS	13.122	0,632	207.63	2.061	2.315	1.137	1.279	4.500	1.479	351
11	LOS JACARANDAES	8.584	0,619	138.68	1.199	1.569	814	701	2.755	1.050	495
12	LOS MAITENES	6.934	0,455	153.96	977	1.240	552	546	2.232	925	461
13	LOS OLIVOS	6.364	0,673	94.56	911	1.065	453	591	2.090	837	416
14	LOS OLMOS	4.649	0,514	90.45	645	768	358	442	1.507	630	299
15	LOS PIMIENTOS	9.067	0,802	113.05	1.162	1.549	1.155	1.122	2.437	1.411	251
16	LOS PRUNOS	8.435	0,453	186.20	1.126	1.282	702	814	2.610	1.410	491
17	LOS TILOS	3.692	0,250	147.68	453	504	222	267	1.254	678	314

FUENTE: Diagnostico ambiental de la comuna de La Granja, p.15

► COMPOSICIÓN SOCIOECONÓMICAS

La Granja se caracteriza por ser una comuna de estrato socioeconómico bajo, materializado principalmente por la concentración de vivienda social y asentamientos irregulares. La comuna no solo es considerada una de las comunas más pobres de la Región Metropolitana por factores económicos, sino que también por la falta de equipamiento, áreas verdes y espacios públicos.

La encuesta CASEN 2009 establece que la comuna presenta un 25,9% de población en situación de pobreza, de la cual el 7,85% esta compuesta por indigentes.

TABLA 7: DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN POR POBREZA

	1998	2000	2003	2006	2009
LA GRANJA	15,1	22,0	21,3	14,2	25,9
RM	15,4	15,1	13,1	10,6	11,54

En la encuesta realizada el 2006 se estableció que de las 52 comunas que componen la Región Metropolitana, la comuna de La Granja se posicionaba dentro de las 12 comunas más pobres, con un nivel medio bajo de 14,2% de población en esta condición, de la cual el 4,6% estaba conformada por

indigentes. El mismo instrumento de medición aplicado en el año 2003 indicaba que la comuna presentaba un 21,3% de población en situación de pobreza. Para el año 2000 la distribución porcentual de población bajo esta condición era de 22%. El ingreso promedio de la comuna, de acuerdo a la encuesta CASEN 2009, es de \$477.626, \$530.857 menos que el promedio metropolitano. El grupo socioeconómico predominante es el D el 46,8% de la población.

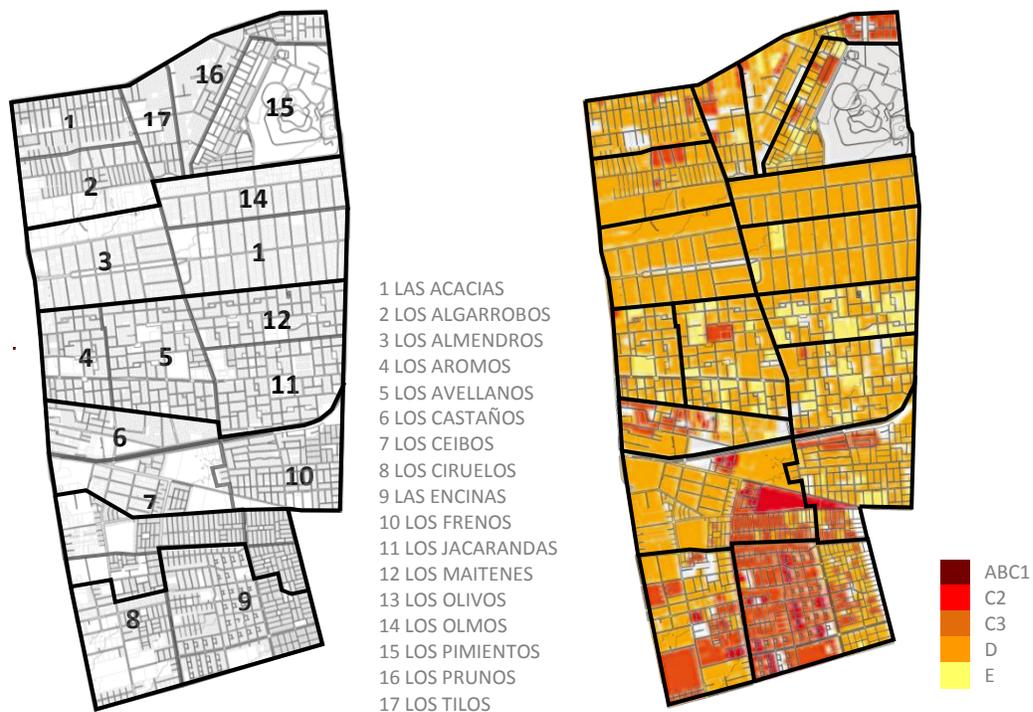
TABLA 8: GRUPOS SOCIOECONOMICOS EN LA COMUNA

	PORCENTAJE DE HABITANTES					CANTIDAD DE HABITANTES					TOTAL
	ABC1	C2	C3	D	E	ABC1	C2	C3	D	E	
LAGRANJA	1,6	10,9	27,3	46,8	13,3	2.120	14.444	36.177	62.019	17.760	132.520
RM	10,3	18,5	24,3	36,7	10,2	625.513	1.119.479	1.473.416	2.224.582	618.196	6.061.185

Según la ficha CAS II 2002, que define como extrema pobreza a las familias que obtienen puntajes iguales o menores a 500 puntos, es posible establecer que en las Unidades Vecinales 5, 11 y 12 pertenecientes a la población San Gregorio es donde se concentra en mayor medida la pobreza, lo que paralelamente con su temprano asentamiento y falta de regulación, se ha convertido en un sector poco consolidado y marginal.

En contraposición a ello, las Unidades Vecinales 8 y 9 pertenecientes a las poblaciones de Los Ciruelos y Las Encinas, tras su tardío y planificado asentamiento, se caracteriza por presentar una población con mayores ingresos.

ESQUEMA 15: GRUPOS SOCIOECONOMICOS POR UNIDAD VECINAL



FUENTE: www.ocuc.cl

TABLA 9: POBLACIÓN ESTRATIFICADA, SEGÚN FICHA CAS II. AÑO 2002

U.V.	TOTAL	POBL. ESTRAT.	% POBL. ESTRAT.	POBLA. > 503 PTOS.
1	7.357	3.597	10.0	359
2	5.736	3.862	8.9	342
3	5.575	2.768	5.0	558
4	6.228	4.789	12.8	611
5	9.262	7.566	19.6	1.482
6	4.383	2.668	12.9	345
7	7.983	6.448	13.5	478
8	12.574	8.808	4.69	413
9	13.164	7.377	4.70	347
10	13.122	9.117	9.8	889
11	8.584	7.029	21.0	1.476
12	6.934	5.596	26.4	1.480
13	6.364	3.684	21.2	783
14	4.649	2.423	20.6	501
15	9.067	7.106	12.3	874
16	8.435	5.130	13.0	667
17	3.692	1.905	8.7	167
TOTAL	133.110	89.873	13.0	11.772

FUENTE: FUENTE: Diagnostico ambiental de la comuna de La Granja, p.12

► **CARACTERÍSTICAS DE LA VIVIENDA**

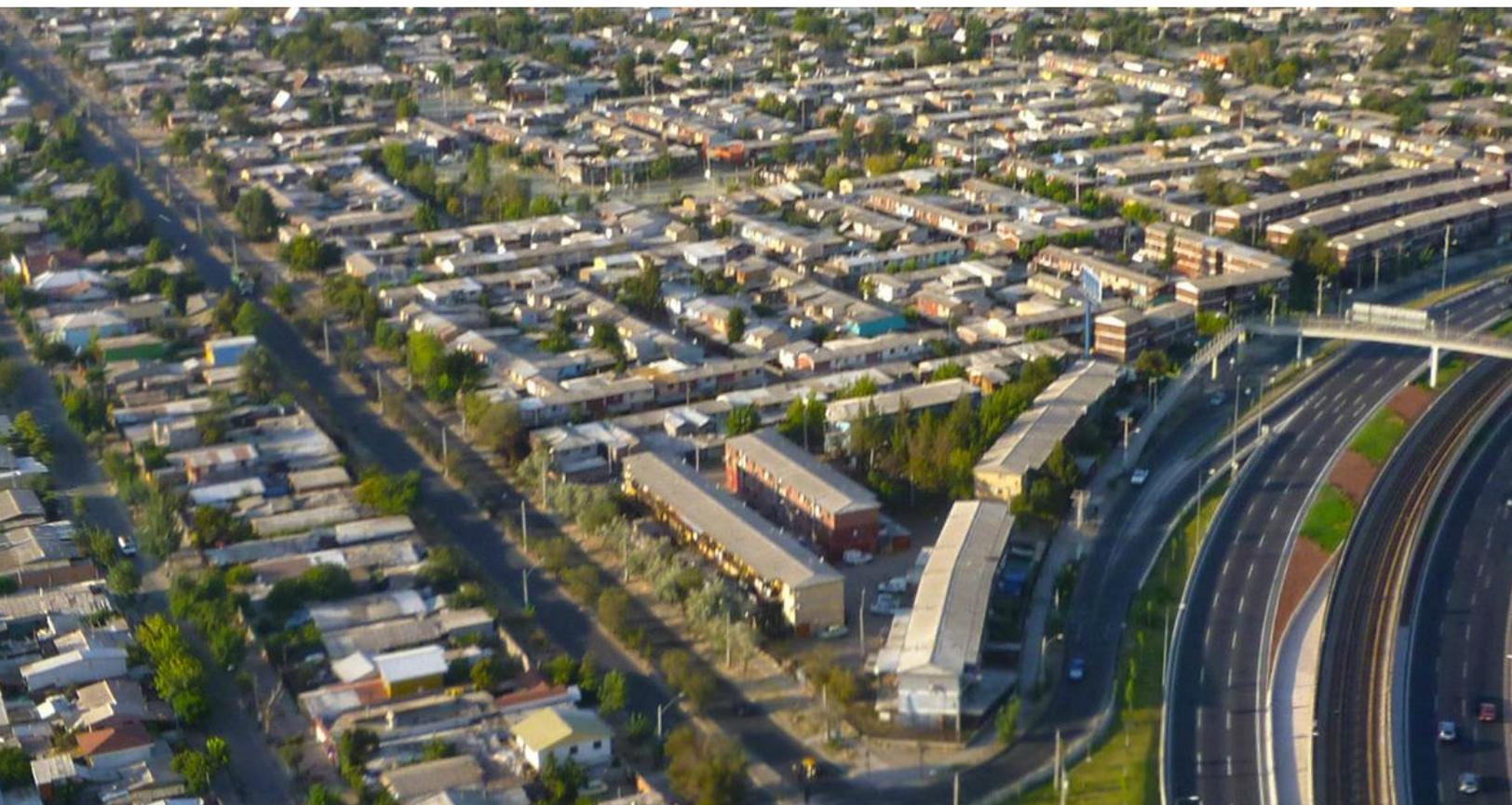
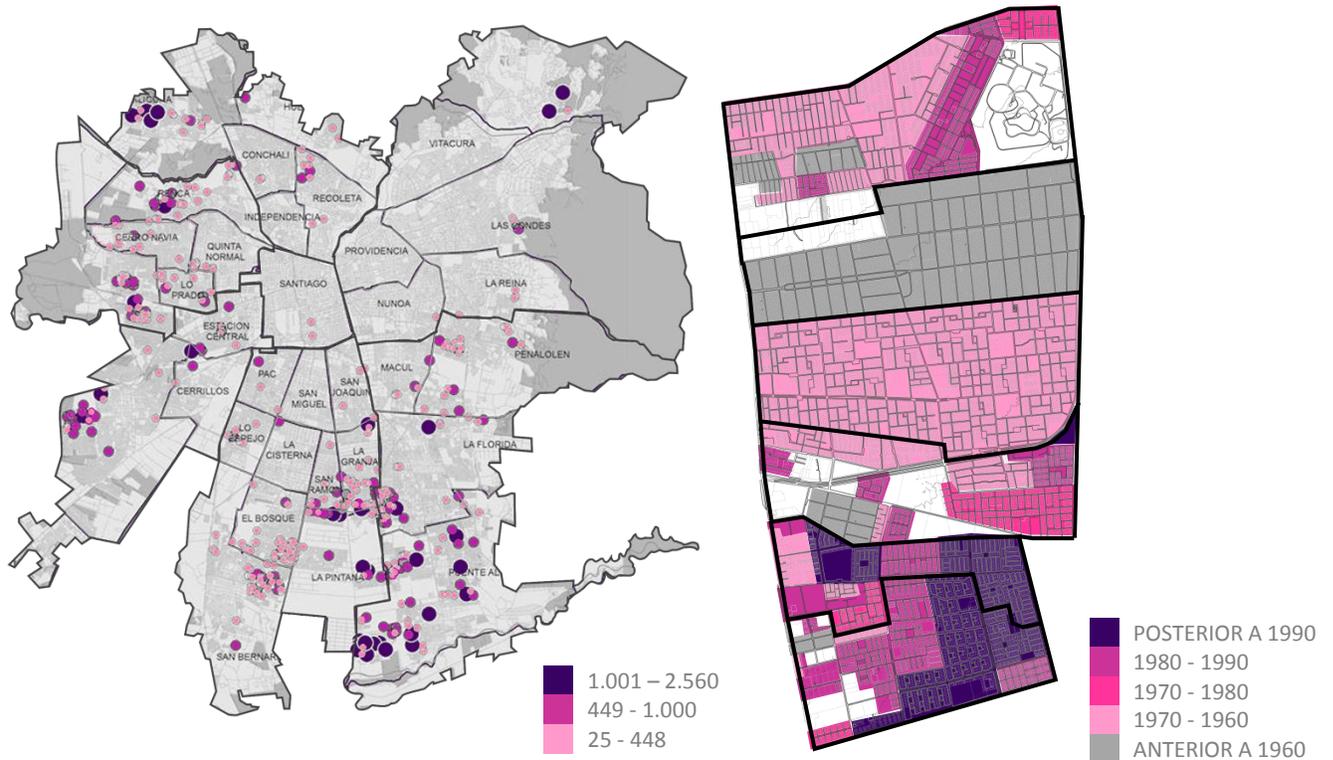


IMAGEN 7: AVS 360°, comuna de La Granja

ESQUEMA 16: VIVIENDA SOCIAL OTORGADA ENTRE EL PERIODO 1979-2002/ANTIGÜEDAD DE LA VIVIENDA



FUENTE: Vivienda social en Santiago de Chile. Análisis de su comportamiento locacional, período 1980- 2002

En la comuna hay un total de 34.187 viviendas, lo que en promedio se traduce en una ocupación de 3 a 4 habitantes por vivienda. Un 93% de las viviendas esta constituido por un hogar; en el 7% restante de los casos, existen 2 o más hogares. Del total de viviendas existe, el 93,18% corresponde a casas y un 6,22% a departamentos o blocks.

El nivel de hacinamiento es de un 11,25%, sobre la media metropolitana que alcanza los 7,51%. Mientras que el nivel de allegamiento ha aumentado durante por las tres encuestas CASEN realizadas, alcanzando un 42,86%, del cual un 23,31% es allegamiento externo.

TABLA 10: TIPO DE VIVIENDA SEGÚN CASEN 2003 - 2006 - 2009

TIPO DE VIVIENDA	2003	2006	2009	LA GRANJA	RM
CASA	24.527	29.948	31.854	93,18%	80,59%
DEPARTAMENTO	8.389	1.212	2.126	6,22%	18,14%
PIEZA	108	616	115	0,34%	0,96%
OTRO TIPO	780	800	92	0,27%	0,31%
TOTAL	33.804	32.576	34.187	100	100

FUENTE: Vivienda social en Santiago de Chile. Análisis de su comportamiento locacional, período 1980- 2002

La Granja se posiciona entre las 10 comunas de la Región Metropolitana con mayor cantidad de vivienda social otorgada entre el periodo 1980-2002 con 16.331 viviendas. Durante el proceso de erradicación-radicación de asentamientos precarios en el periodo de 1986 -1987 fue la comuna donde más familias pudieron optar a vivienda social 8.518, seguida de Pudahuel con 3.826 y Renca con 3.564.

TABLA 11: ÍNDICE DE HACINAMIENTO DE HOGARES

	2003	2006	2009	LA GRANJA	RM
HACINAMIENTO	298	4.502	3.847	11,25%	7,51%
HACINAMIENTO CRITICO	0	673	0	0	0,65%
TOTAL	33.804	32.576	34.187	100	100

TABLA 12: ÍNDICE DE ALLEGAMIENTO

	2003	2006	2009	LA GRANJA	RM
CON ALLEGAMIENTO INTERNO	8.433	8.733	6.683	19,55%	18,02%
SIN ALLEGAMIENTO EXTERNO	32.535	30.049	26.218	76,69%	92,42%
CON ALLEGAMIENTO EXTERNO	1.269	2.527	7.969	23,31%	7,56%
TOTAL	9.702	11.260	14.652		25,58

FUENTE: La Granja, www.observatoriourbano.cl

El stock habitacional de la zona norte de av. Américo Vespucio presenta una data promedio antigua incluso anterior a 1960, sólo la primera franja esta compuesta por construcciones posteriores a 1980. Mientras que en la zona sur de av. Américo Vespucio es de una data posterior a 1990.

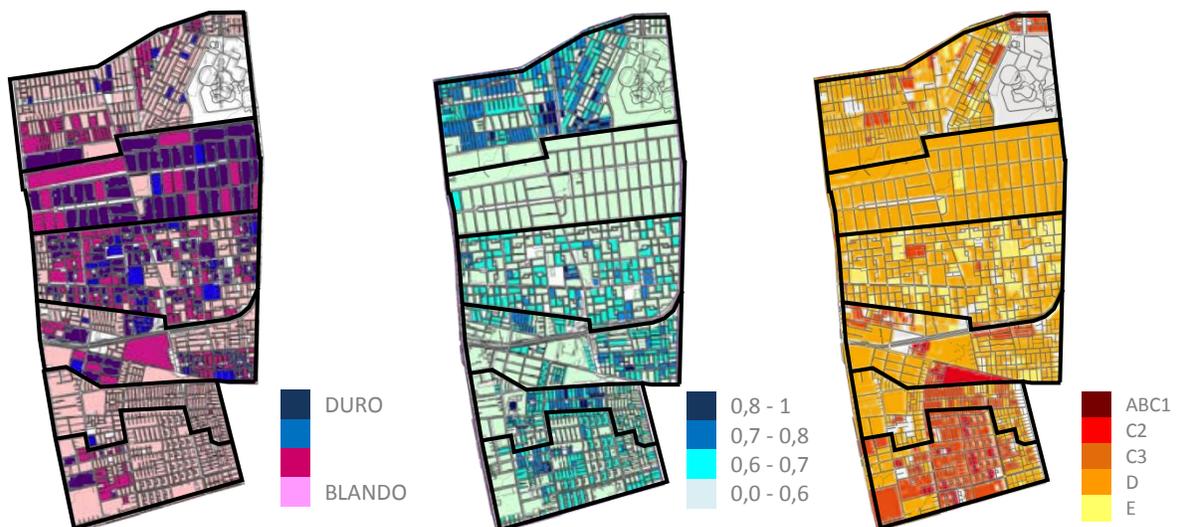
TABLA 13: VIVIENDA SOCIAL OTORGADA EN EL PERIODO 1979 - 2002

	PERIODO	CANTIDAD	TIPOLOGIA	PROGRAMA	SUPERFICIE.
RM	1979-2002	230.462	BLOCK/CONTINUA	PVB	-
LA GRANJA	1979	8518	BLOCK/CONTINUA	PVB	41,8
	1986	5570	BLOCK/CONTINUA	PVB	
	1987	2243	BLOCK/CONTINUA	PVB	
	1979-2002	16.331	BLOCK/CONTINUA	PVB	

FUENTE: Vivienda social en Santiago de Chile. Análisis de su comportamiento locacional, período 1980- 2002

La situación de déficit habitacional, sumado a la alta densidad demográfica de la comuna y a la falta de predios en condiciones de albergar proyectos habitacionales, plantean una situación compleja, ya que las alternativas habitacionales para la comuna son la renovación residencial o la erradicación.

ESQUEMA 17: ANALISIS DE LA VIVIENDA: MATERIALIDAD – OCUPACIÓN PREDIAL – GRUPOS SOCIOECONÓMICOS



FUENTE: Plan Regulador Comunal La Granja, p.52

Cruzando las variables de tenencia, situación de ocupación, tipología de vivienda y grupos socioeconómicos se obtiene que sólo el 69% de las viviendas de la Comuna pueden ser consideradas como stock permanente, teniendo por lo tanto una demanda habitacional potencial total de 9.651 unidades, correspondiendo al 31% del stock habitacional de la comuna, sin considerar el stock habitacional que representaría una planificación de repoblamiento en contraposición a la tasa de cambio poblacional que ha sido permanentemente negativa.

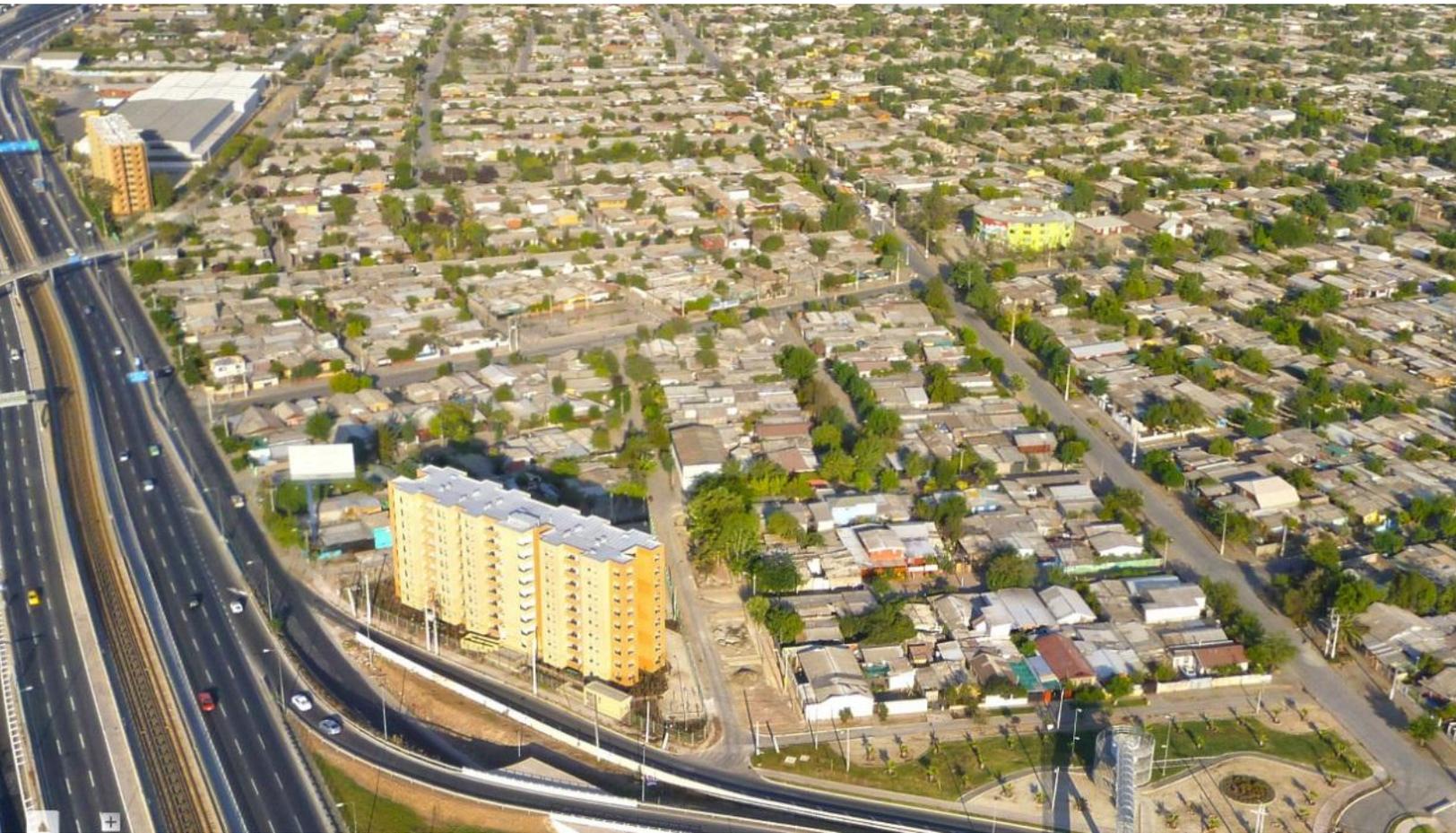


IMAGEN 8: AVS 360°, comuna de La Granja

3.3. EVALUACIÓN ESTRATÉGICA

ANÁLISIS ESTRATÉGICO



ANÁLISIS INTERNO



FORTALEZAS



- ▶ **VIALIDAD:** La vía estresa de Américo Vespucio Sur conecta a la comuna con el resto del área metropolitana por donde pasa este anillo de circunvalación.
La vía troncal de Santa Rosa conecta a la comuna con el sector céntrico de Santiago. Mientras que la vía troncal Acceso Sur conecta a la comuna y al resto del área metropolitana con la ruta 5 hacia el sur.
Las vías de servicio por su parte generan una estructura interna de privacidad que actualmente propicia la delincuencia. Condición que puede ser revertida para generar un carácter más residencial al interior.
- ▶ **ACCESIBILIDAD:** a través de las importantes vías estructurantes que presenta el sector, la accesibilidad de transporte público Transantiago y transporte privado conectan a la comuna con el sector céntrico, el área metropolitana y con la ruta 5 al sur. Mientras que las estaciones de metro Santa Rosa y La Granja de la línea 4A conectan a la comuna con la línea 2 y 4.
- ▶ **USO DE SUELO:** Incipiente eje comercial de carácter local ligado a la av. Santa Rosa Sur.
Sector predominantemente residencial con viviendas de un piso, habitantes organizados según población o villa en juntas vecinales con respectivas sedes sociales.
Paulatino mejoramiento del espacio público de los paseos peatonales al costado norte-este de la av. Américo Vespucio, de las plazas de barrio en las diferentes poblaciones y villas, de los dos centros deportivos en la población San Gregorio y Millalemu y del Parque Atilio Gaete. Mejoramiento asociado a habitantes consumidores e identificados con estos espacios.

Existencia de equipamiento de carácter comunal disperso de colegios y consultorios, y un subcentro consolidado por las dependencias de la municipalidad y el equipamiento cultural Espacio Matta.

- **NORMATIVA:** El Plan Regulador Comunal identifica 5 zonas en el sector, de las cuales tres presentan condiciones favorables para la densificación residencial en altura, con carácter mixto de comercio y equipamiento, lo que posibilita mejorar y renovar la imagen urbana del sector.

ANÁLISIS ESTRATÉGICO



ANÁLISIS INTERNO



DEBILIDADES

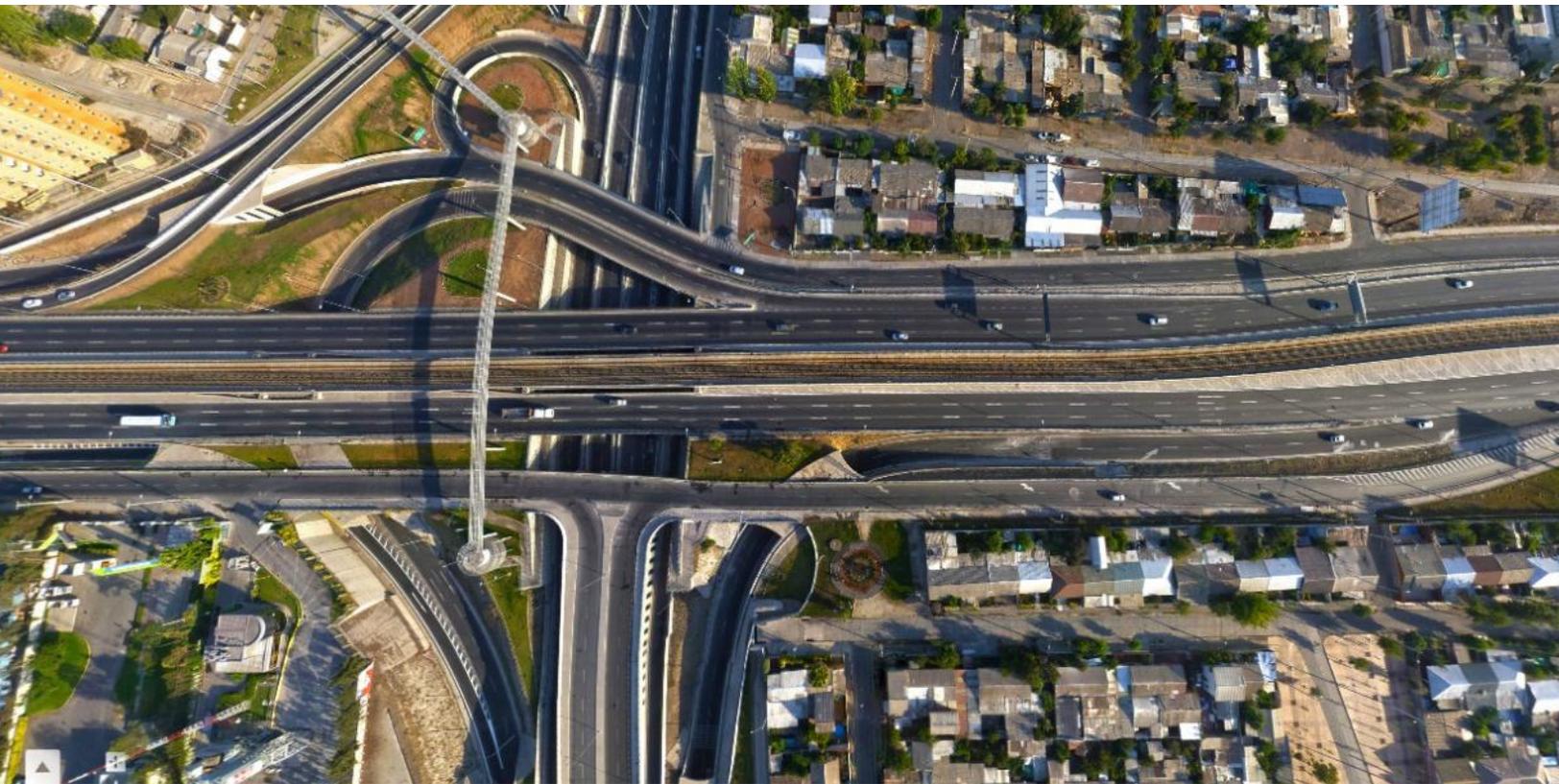


IMAGEN 9: AVS 360°, comuna de La Granja

- **DIVISIÓN TERRITORIAL:** la comuna se encuentra dividida de norte a sur por la av. Américo Vespucio, presentando traspasos viales que no están diseñados para un flujo peatonal masivo aun cuando estos en dos ocasiones coinciden con los accesos a las estaciones Santa Rosa y La Granja.
- **VIALIDAD:** El alto flujo vehicular en la intersección de av. Americo Vespucio y Santa Rosa afecta la circulación y accesibilidad peatonal al interior del sector.

La alta congestión vehicular, producida por el desplazamiento desde las comunas periféricas hacia el centro de Santiago provoca una mayor contaminación ambiental y auditiva e incomodidad de los peatones por cortar la continuidad peatonal.

Presencia de una estructura vial de servicio (pasajes y calles sin salida) que se configura a partir de la atomización de la estructura residencial, sin orden, ni jerarquía.

Estructura vial de servicio asociada a espacios de recorrido estrechos, inseguros y poco iluminados.

- ▶ **ACCESIBILIDAD:** Paradas de transantiago y estaciones de metro que no llegan a consolidar zonas de comercio ni servicio asociado, desaprovechando los grandes flujos vehicular y peatonal que experimentan estos puntos.

- ▶ **USO DE SUELO:** Falta de usos complementarios a la residencia que le otorguen continuidad horaria al sector frente al actual escenario de despoblamiento de las calles en el día y las noches.
Falta de inversión pública y privada tanto a nivel inmobiliario, comercial, de servicios y equipamientos. Configurando una dinámica de flujos donde las necesidades básicas deben ser atendidas en el entorno, acentuado por la condición de bajos recursos que presenta Municipalidad.
Actividades productivas e industriales ubicadas en puntos estratégicos de la comuna, en virtud a sus potencialidades de inversión y accesibilidad.
Estructura residencial atomizada y múltiples diferencias tipológicas, tras la sucesión de proyectos de villas y poblaciones ensimismadas sin una planificación urbana pensada desde la unidad y la cohesión de las unidades residenciales.
Deterioro de la vivienda en villas y poblaciones de data antigua como San Gregorio y Millalemu,
Configuración de microbasurales, inseguridad y delincuencia en espacios públicos con insuficiente calidad espacial.

- ▶ **NORMATIVA:** El actual Plan Regulador Comunal promueve como principal eje de renovación urbana a la av. Santa Rosa Sur, seguido del eje av. Punta Arenas con densificación alta y los ejes de uso mixto y densidad media en av. Américo Vespucio, Santa Rosa Norte y La Serena. Situación que establece un desarrollo urbano en los bordes de la comuna, poco accesible desde los núcleos residenciales norte-sur y que no se hace cargo de la división territorial que ejerce la autopista, condición acentuada por la determinación de permanencia de las actividades productivas e industriales situadas en este eje.
Propuesta de densificación de zonas residenciales que propicien la segregación socioeconómicamente de la población en tanto que en los bordes se localizará la inversión inmobiliaria y la renovación urbana y en el interior se mantienen las zonas residenciales de densificación baja existente.

- ▶ **HABITANTES:** Persiste en las últimas décadas una tasa de crecimiento poblacional negativa que se ha incrementado exponencialmente en el último tiempo, asociado a la falta de equipamiento, comercio y servicios básicos y a la predominante vulnerabilidad de los grupos socioeconómicos que componen la comuna. Consolidando ghettos de grupos vulnerables en la Población San Gregorio, Joao Goulart y Yungay.

ANÁLISIS ESTRATÉGICO



ANÁLISIS EXTERNO



OPORTUNIDADES

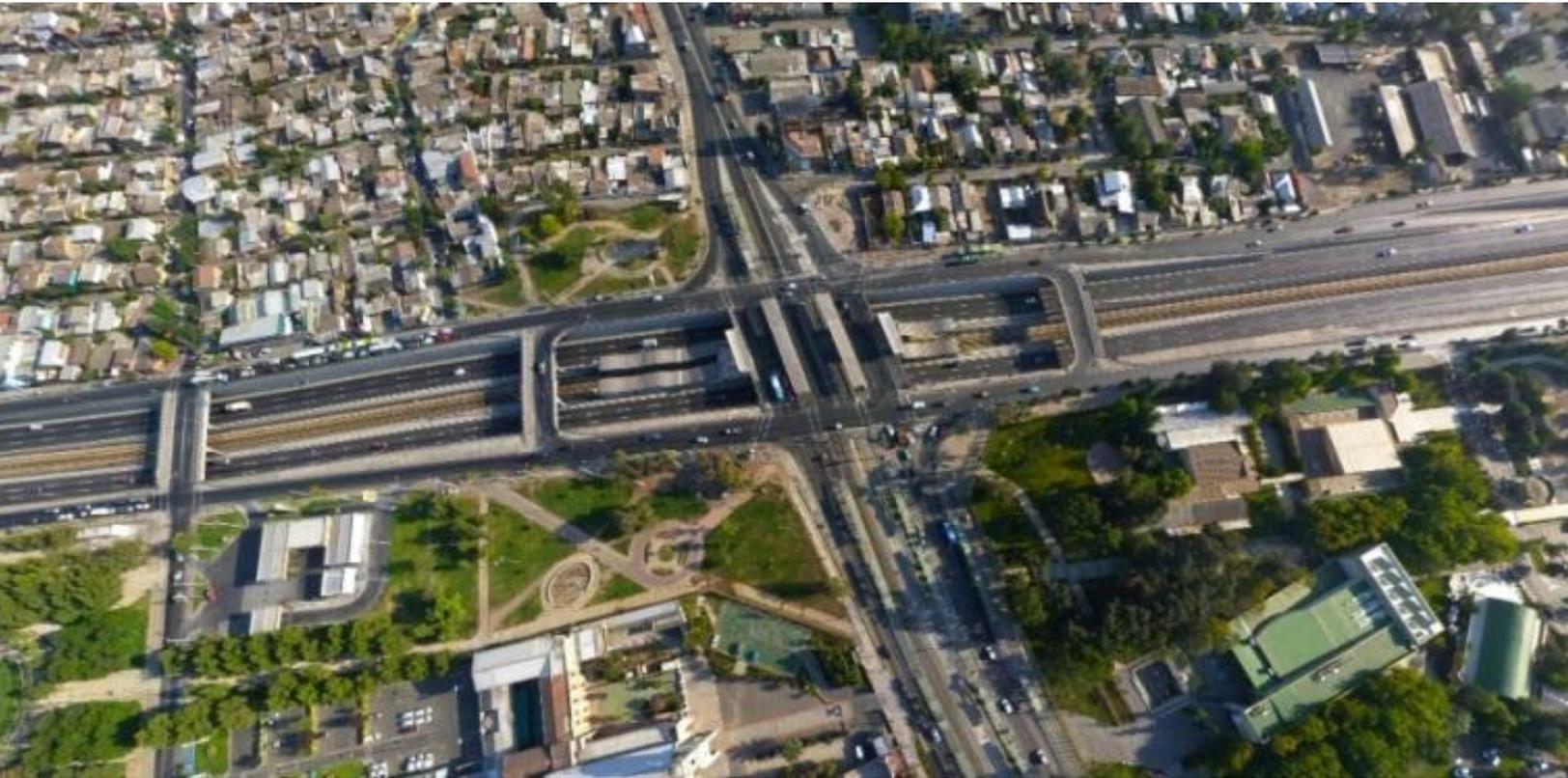


IMAGEN 10: AVS 360°, comuna de La Granja

Cercanía a sectores consolidados de las comunas vecinas como el eje comercial Santa Rosa poniente, el parque cívico San Ramón y La Bandera, el Santuario de la Inmaculada Concepción y las dependencias de la municipalidad en San Ramón. El núcleo comercial- cívico y cultural de la Florida en el paradero 14 del mall Plaza Vespucio con conectividad inmediata desde la av. Américo Vespucio y el metro Vicuña Mackenna.

Núcleo comercial con un amplio desarrollo inmobiliario en el área de influencia que podría direccionarse hacia la av. Américo Vespucio hacia el poniente.

Puntos estratégicos de confluencia de comercio, servicio y equipamiento que pueden configurar un proyecto de Portal de acceso entre comunas. Intersección av. Américo Vespucio – Santa Rosa en la comuna de San Ramón y la intersección de la av. Manuel Rodríguez y Vicuña Mackenna en la comuna de La Florida.

Confluencia de población flotante que se desplaza a San Ramón desde el metro Santa Rosa, para llegar a las zonas residenciales, comerciales, de servicio y equipamiento presente en este eje. Así mismo se produce una

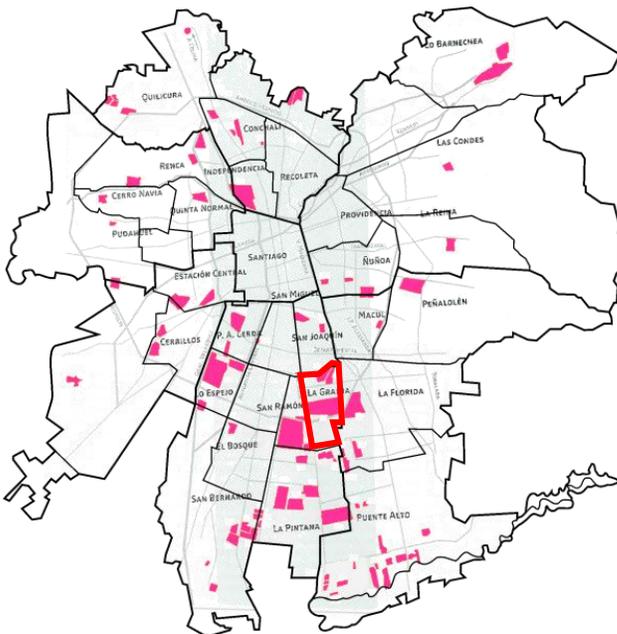
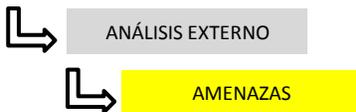
confluencia de población flotante que se desplaza desde las zonas residenciales de la comuna de La Florida al metro La Granja con dirección al centro.

Confluencia de flujo vehicular externo en las vías estructurantes de Santa Rosa, Américo Vespucio y Acceso Sur.

Potencial eje de desarrollo urbano en el límite oriente de la comuna con La Florida av. Isla Adelaida, requerido por las zonas residenciales de esta comuna vecina que en el sector no cuenta con equipamiento, comercio y servicios básicos necesarios.

Posibilidad de dar continuidad a la intervención de desarrollo urbano y espacio público generado por la vecina comuna de San Ramón en la av. Américo Vespucio, a partir de la lógica de un plan maestro de carácter intercomunal

ANÁLISIS ESTRATÉGICO



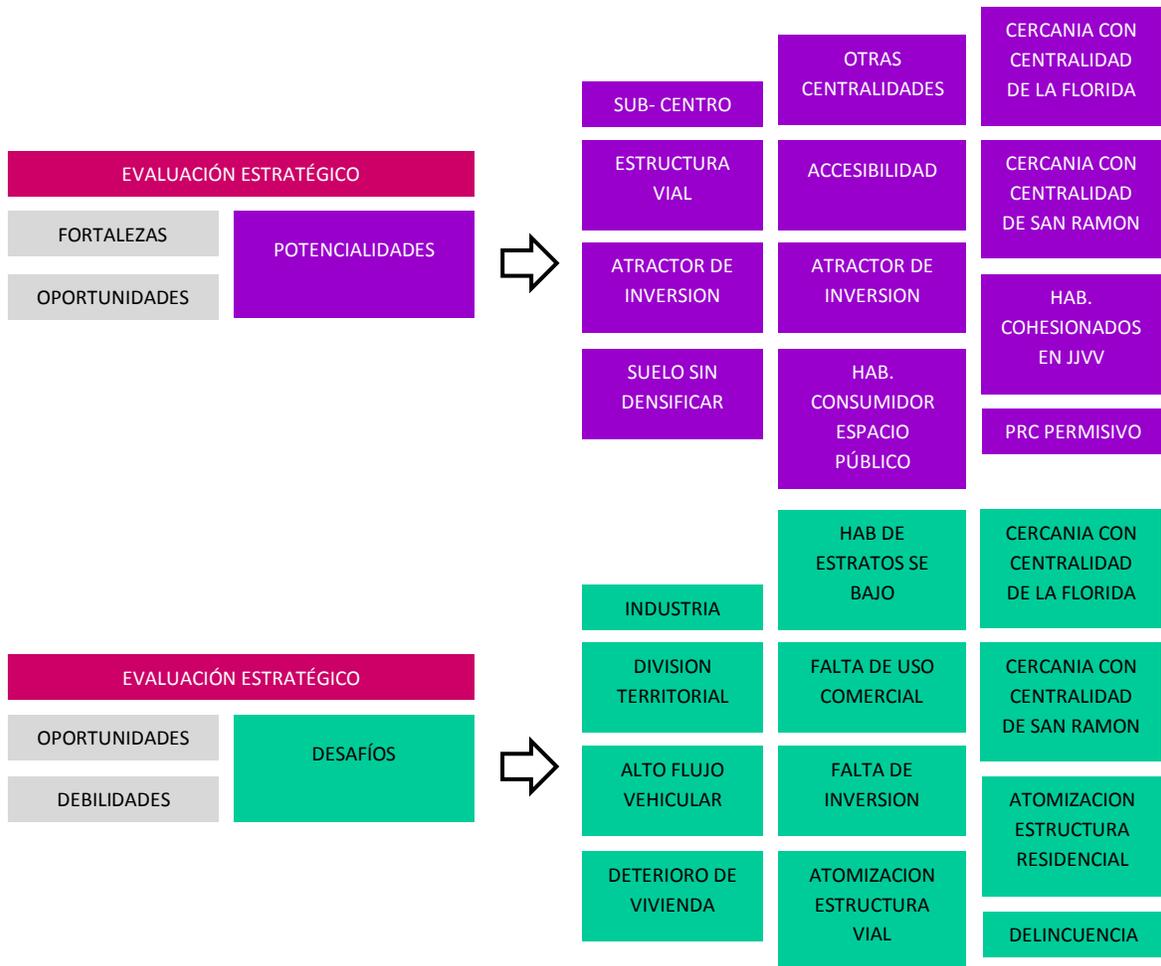
FUENTE: Zonas ocupadas por el narcotráfico, www.ciper.cl

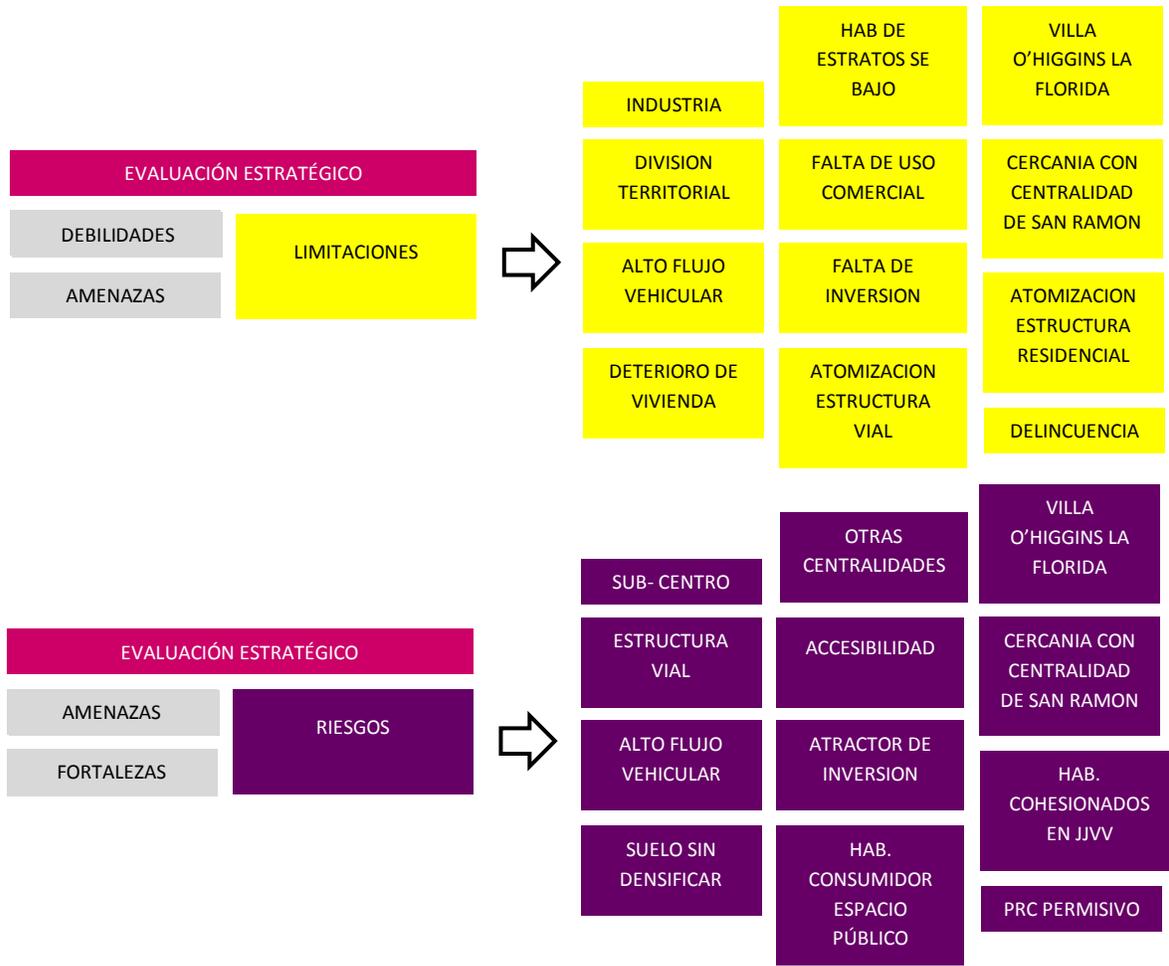
Confluencia de flujo vehicular de la periferia y las afueras del área metropolitana de Santiago que fragmentan el escenario interno de la comuna, advirtiendo con ello una posible utilización territorial de la comuna como medio de conectividad para llegar al centro y el sector oriente.

Consolidación de un eje comercial, de servicio y equipamiento en av. Santa Rosa en la comuna de San Ramón que absorbe la inversión posible y demanda existente del borde oriente de la comuna.

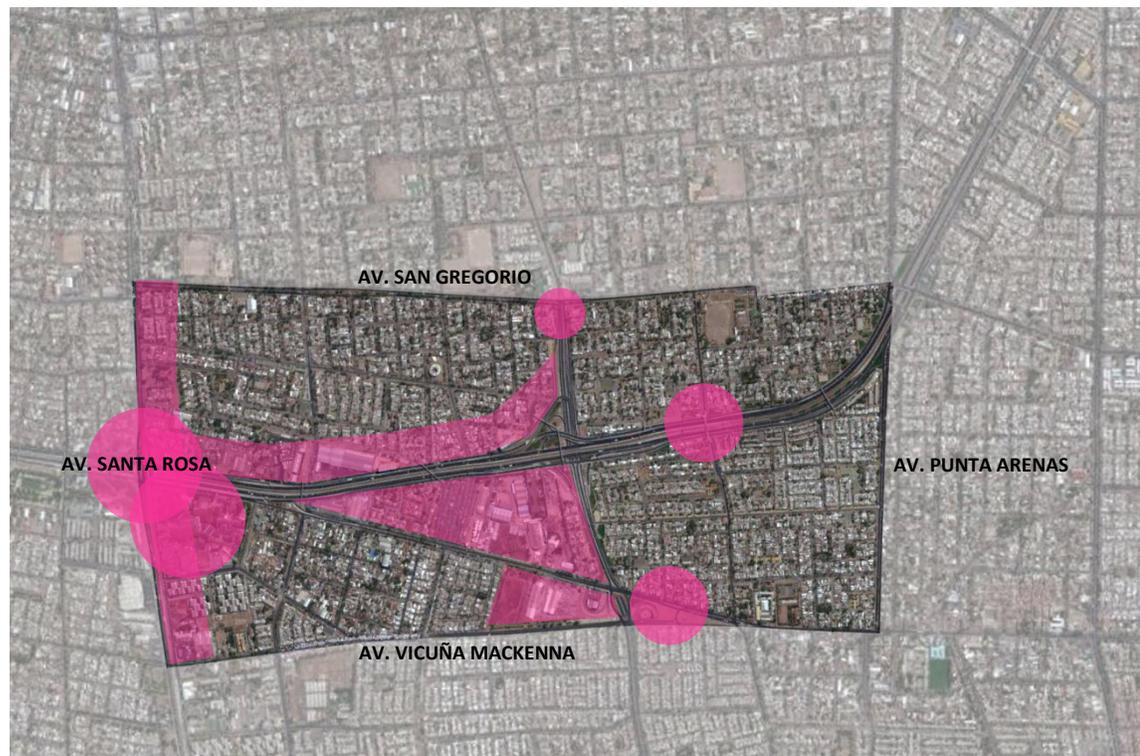
Zonas residenciales vulnerables y con altos índice de delincuencia (Villa O'Higgins) en la comuna de La Florida en el límite de av. Isla Adelaida. Incrementando el área de influencia negativo generado por la población San Gregorio.

Las zonas residenciales de la comuna de San Ramón se retranquean en el eje de Santa Rosa para dar paso a usos complementarios, cosa que configura un flujo peatonal discontinuo a lo largo del día hasta llegar a una ausencia de este en la noche, asociado a la delincuencia e inseguridad.





3.4. ESCALA DEL PROYECTO



El territorio escogido está suscrito al área central de la comuna asociado al subcentro metropolitano y al tramo de la autopista Vespucio Sur en sentido oriente y poniente de La Granja, entre las avenidas Santa Rosa – Punta Arenas (en sentido oriente poniente) y entre las avenidas San Gregorio y Vicuña Mackenna (en sentido norte sur).

Al conocer las fortalezas y potencialidades de la comuna de La Granja se evidencia una centralidad asociada precisamente a este sector. Sin embargo es también donde se evidencia la división territorial de la comuna debido a la magnitud vial de la autopista Vespucio sur acentuado aun más por la localización de actividades industriales y comercio pesado en el sector.

Es el sector donde existe mayor accesibilidad de transporte, producto de las dos estaciones de metro, los troncales del transantiago, la autopista Vespucio sur y la autopista Sur Santiago de Avenida La Serena. Por ello también es el sector donde existe mayor potencial atractor de comercial o servicios, debido a la confluencia de flujos peatonales que experimenta, aunque en la actualidad esto aun no se ha desarrollado. El sector y en general La Granja presenta una falta de inversión privada que se evidencia en la falta de comercio, farmacias, supermercados, etc.

La intersección de las avenidas Santa Rosa y Américo Vespucio ha generado un subcentro cívico-cultural, donde se ubican las dependencias municipales, un equipamiento cultural Espacio Arte Matta y una plaza cívica con conexión directa al metro. Otra centralidad importante la constituye la intersección de la Av. Coronel con Américo Vespucio donde se encuentra el metro La Granja.

En la zona sur del sector se encuentra la Av. Manuel Rodríguez (Trinidad) donde se conforma, en base a la estructura vial, un terreno triangular que potencialmente se ha considerado el Portal de acceso de la comuna de La Florida a La Granja y donde se está desarrollando un proyecto Parque Atilio Gaete con ayuda de la comunidad.

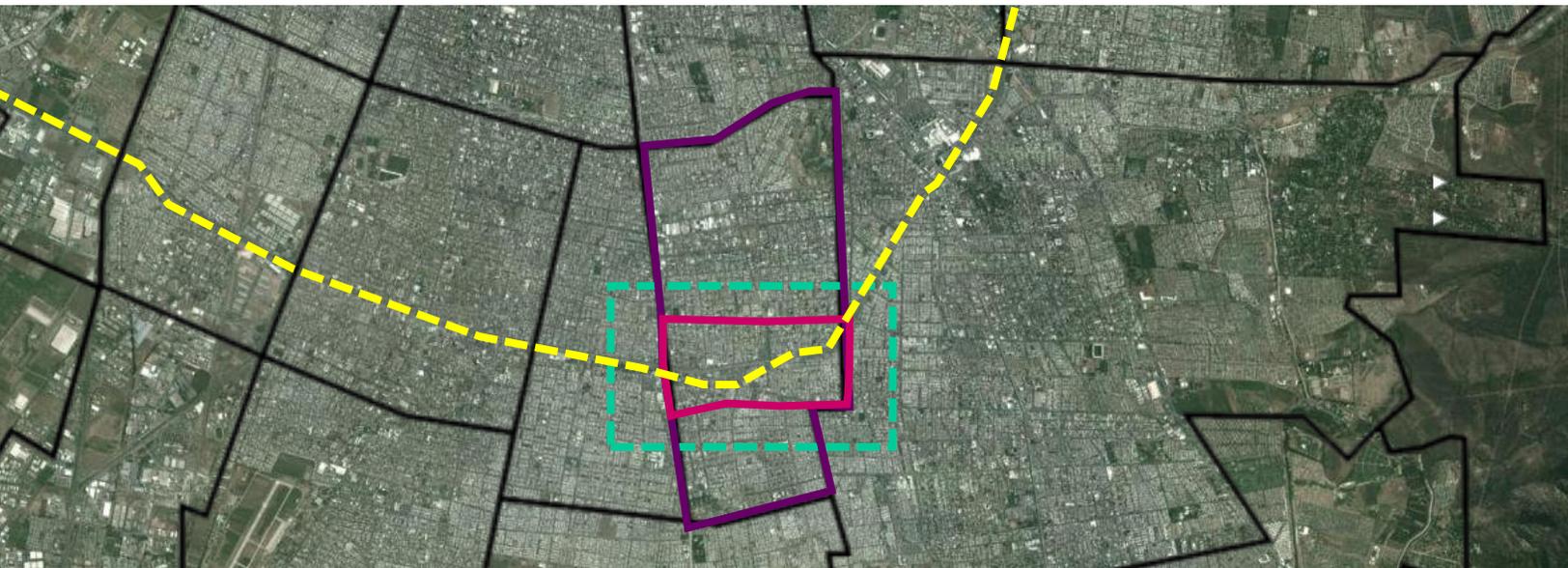
A nivel barrial existen también centralidades asociadas a centros deportivos, juntas vecinales, consultorios y colegios en el sector de San Gregorio al norponiente y en el sector de la población Millalemu.

Esta conformado por 17 poblaciones o villas, con una población aproximada de 32.364 hab. según el Censo 2002, predominando el grupo socioeconómico D y E. El stock habitacional se caracteriza por viviendas de 1 piso, pareadas, asociadas a una pequeña plazoleta.

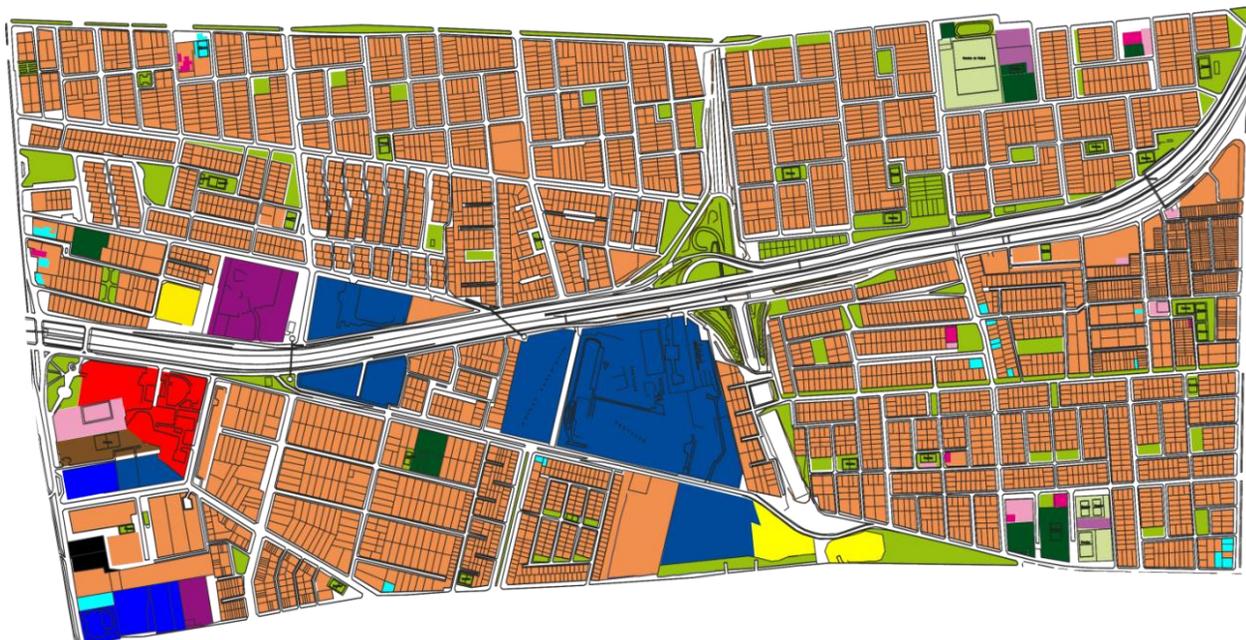
El área de intervención tiene **2.22 km² de extensión (222,42 hectáreas)** correspondiente al 21,3% del territorio de la comuna. Si bien en términos de dimensiones, el territorio escogido es menos de la cuarta parte de la comuna, es un área estratégica por los componentes metropolitanos que presenta en relación a la conectividad y centralidades.

Por esto es que, su área de impacto presenta características comunales en términos de oferta de infraestructura urbana, pudiendo abarcar un área intercomunal en torno a San Ramón y La Florida. En donde se han detectado oportunidades estratégicas derivadas del parque urbano de La Bandera y la oferta de actividades comerciales y de servicio de San Ramón y los flujos vehiculares atractores de inversión y la cercanía con la centralidad del paradero 14 de La Florida. Mientras que la zona de influencia presenta un carácter metropolitano en relación a la circunvalación de Américo Vespucio como anillo estructural que define áreas homogéneas pericentrales para el sector.

ESQUEMA 18: ZONA DE INFLUENCIA Y ÁREA DE IMPACTO DEL TERRITORIO DE ACTUACIÓN



ESQUEMA 19: USO DE SUELO



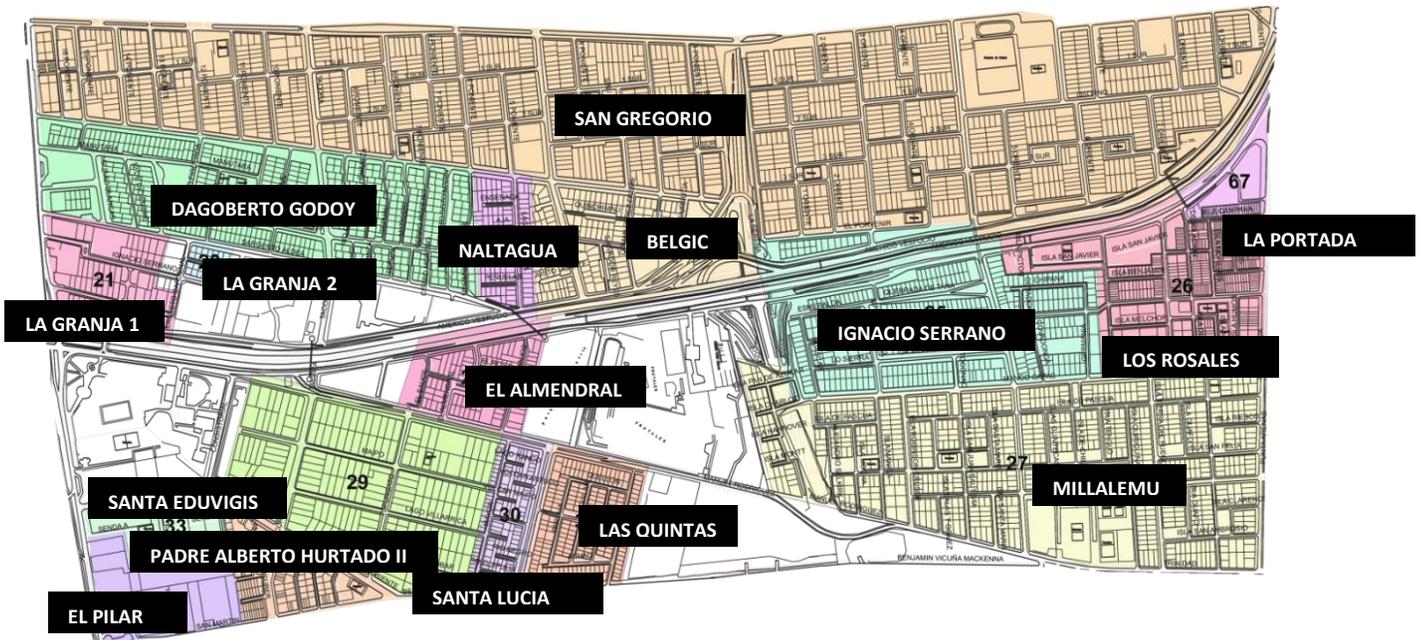
ESQUEMA 20: ÁREAS EDIFICADAS



ESQUEMA 21: ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN



ESQUEMA 22: COMPOSICIÓN DE LA ESTRUCTURA RESIDENCIAL



ESQUEMA 23: USO DE SUELO COMPLEMENTARIO AL RESIDENCIAL EN EL AREA DE IMPACTO



- | | | | |
|--|--|--|---|
|  ZONA INDUSTRIAL |  INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE |  SALUD |  IGLESIA |
|  ZONA COMERCIAL COMUNAL |  SERVICIO |  MOTEL |  COMISARIA |
|  ZONA COMERCIAL LOCAL |  COLEGIO / JARDIN |  ÁREAS VERDES / CANCHAS | |
|  MUNICIPALIDAD |  EQUIPAMIENTO |  CENTRO DEPORTIVO | |

ESQUEMA 24: SISTEMA DE AREAS VERDES



IMAGEN 11: ZONA INDUSTRIAL / AVS 360°, comuna de La Granja



IMAGEN 12: ZONA COMERCIAL / AVS 360°, comuna de La Granja



IMAGEN 13: MUNICIPALIDAD Y EQUIPAMIENTO CULURAL/ AVS 360°, comuna de La Granja

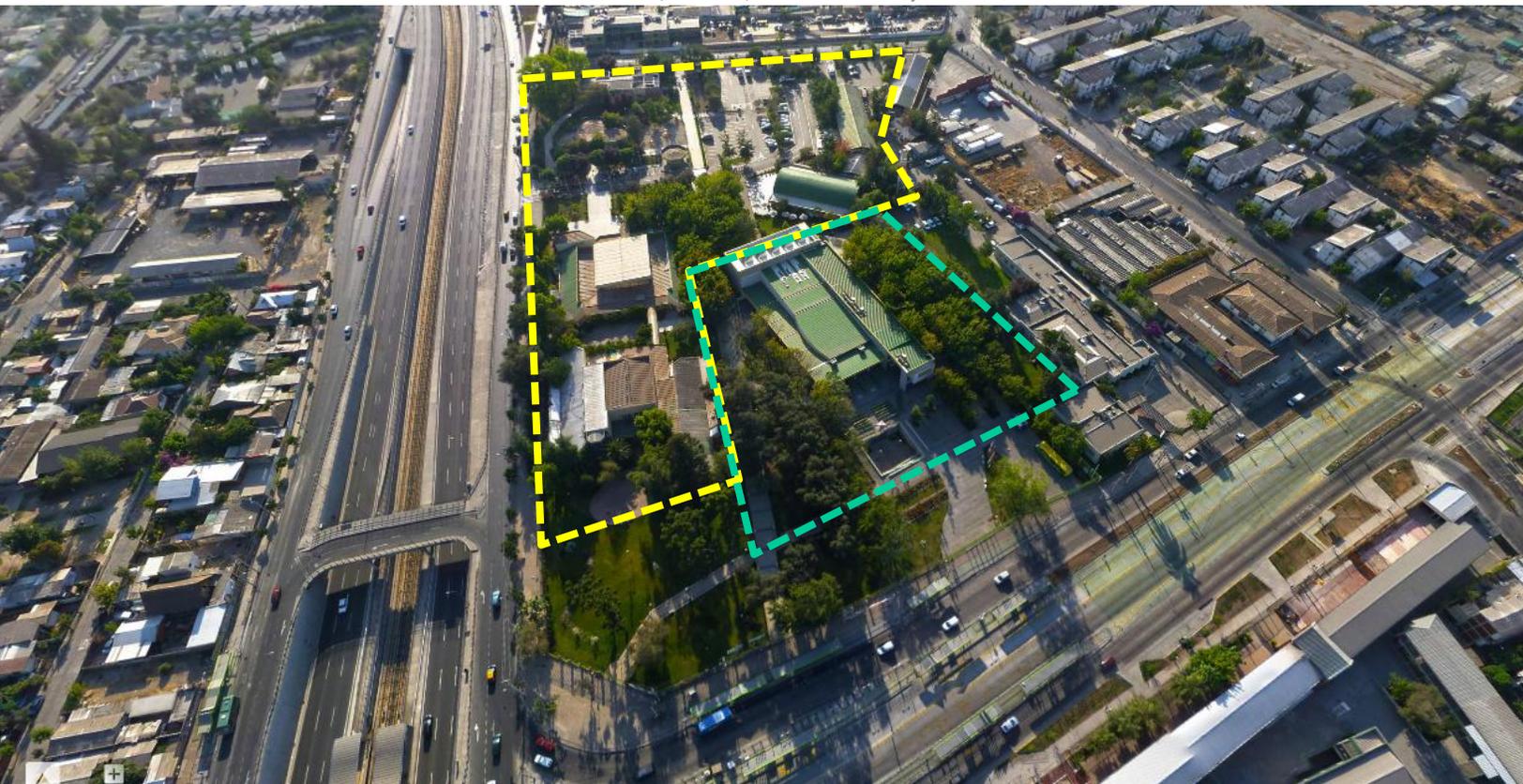
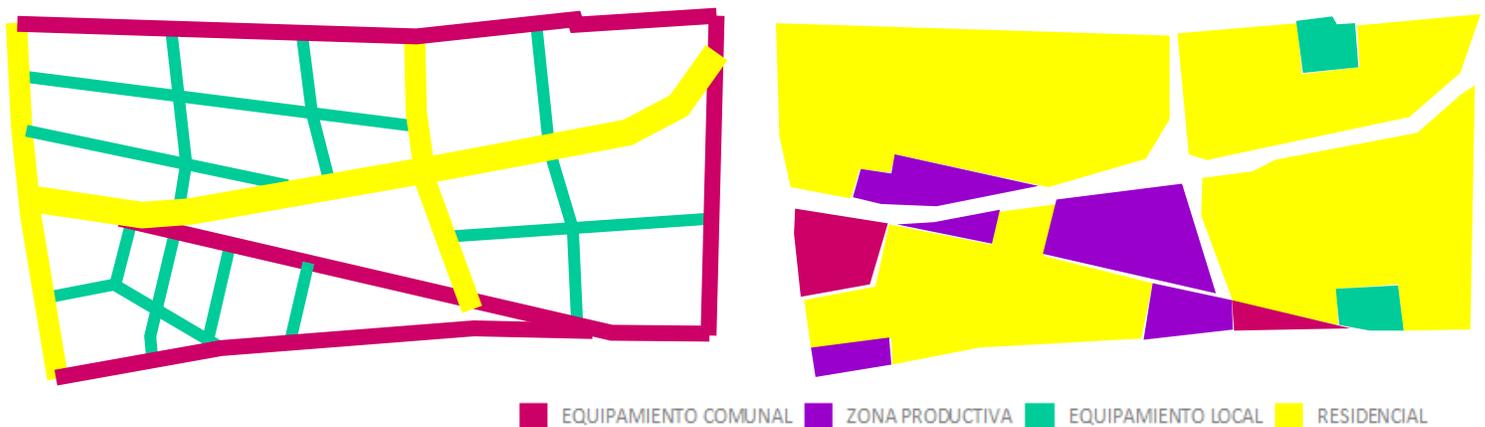


IMAGEN 14: ÁREAS VERDES / AVS 360°, comuna de La Granja



ESQUEMA 25: PRINCIPAL ESTRUCTURA VIAL / ÁREAS HOMOGÉNEAS



El territorio de intervención se estructura en cuatro áreas homogéneas de acuerdo a la similitud de usos de suelo, características espaciales y condiciones de deterioro.

- ▶ La zona de equipamiento comunal está asociada a una oferta de infraestructura urbana con este carácter, asociada a la municipalidad y el centro cultural espacio Matta y el parque Atilio Gaete.
- ▶ La zona de equipamiento local por su parte se establece como centralidades secundarias, asociada a la oferta, principalmente, de colegios y jardines infantiles.
- ▶ La zona residencial presenta una homogeneidad en términos de densidad, vivienda social y altura de edificación asociada a una pequeña oferta de áreas verdes.
- ▶ La zona productiva agrupa las actividades comerciales y zonas industriales con condición de deterioro físico y con una subutilización del espacio, asociadas a las autopistas Vespucio Sur y Acceso Sur Santiago. Las externalidades negativas derivadas de esta zona en torno a las malas condiciones funcionales y físicas de estos componentes urbanos se relaciona a una mala gestión en la planificación urbana.

(Se establecerá un análisis más profundo de esta situación en el apartado de criterios político-normativos).

CAPÍTULO 4

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

1. VISIÓN DE LA CIUDAD FUTURA

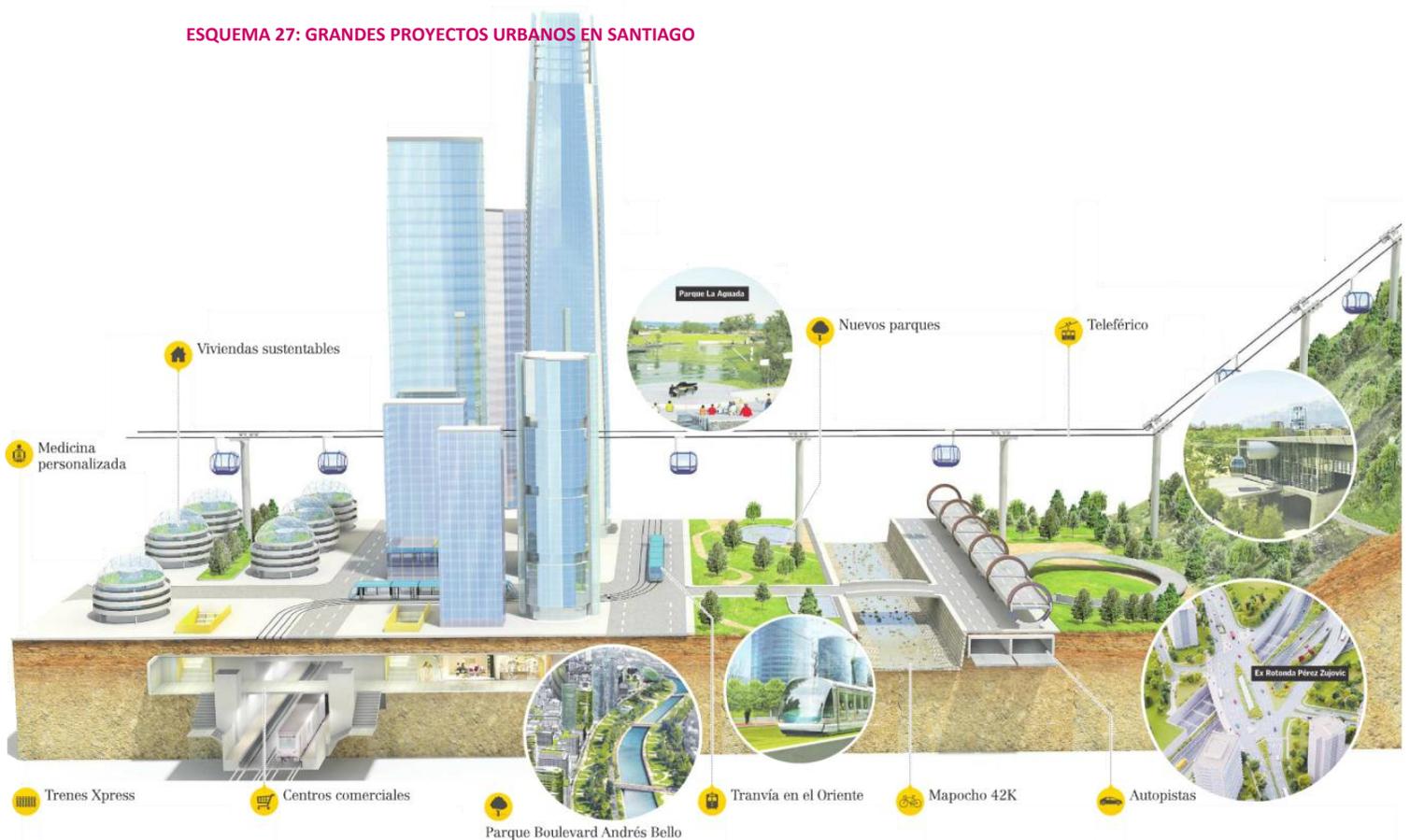
2. REGENERACIÓN URBANA

3. URBANISMO ECOLÓGICO DE SALVADOR RUEDA

IMAGEN 15: Revista EcoAmérica, 2013



ESQUEMA 27: GRANDES PROYECTOS URBANOS EN SANTIAGO



FUENTE: Santiago del futuro: las proyecciones de la capital al 2030, p. d 11

Hoy en día el 87% de la población de nuestro país vive en ciudades. Mientras que las proyección calculan que para el 2030, el país tendrá 3.5 millones más de habitantes, lo que implica aproximadamente 1.5 millones nuevos hogares.

Los 1.5 millones nuevos hogares en la ciudad anunciados requerirán de 140.000 nuevas hectáreas urbanas, cifra significativa si se considera que hoy día las ciudades de todo el país ocupan 170.000 hectáreas del territorio nacional.

Mientras hoy día se aprobaban anualmente cerca de 15 millones de m² para ser edificados; según las proyecciones esta cifra se elevaría a 40 millones de metros cuadrados aprobados anualmente para el 2030.

El transporte será preferentemente eléctrico y estará configurado por una compleja red de alta velocidad: el Metro crecerá a casi el doble (250 km), habrá metrotrén, tranvías y teleférico que, se espera, lograrán recorrer la capital de un extremo a otro y se incentivará el uso del automóvil eléctrico.

La capacidad de las autopistas aumentaría en un 30%. De igual forma, los santiaguinos seguirían evitando el transporte público, ya que el 42,8% de los viajes se efectuaría en vehículos privados, a diferencia del 34,7% actual.

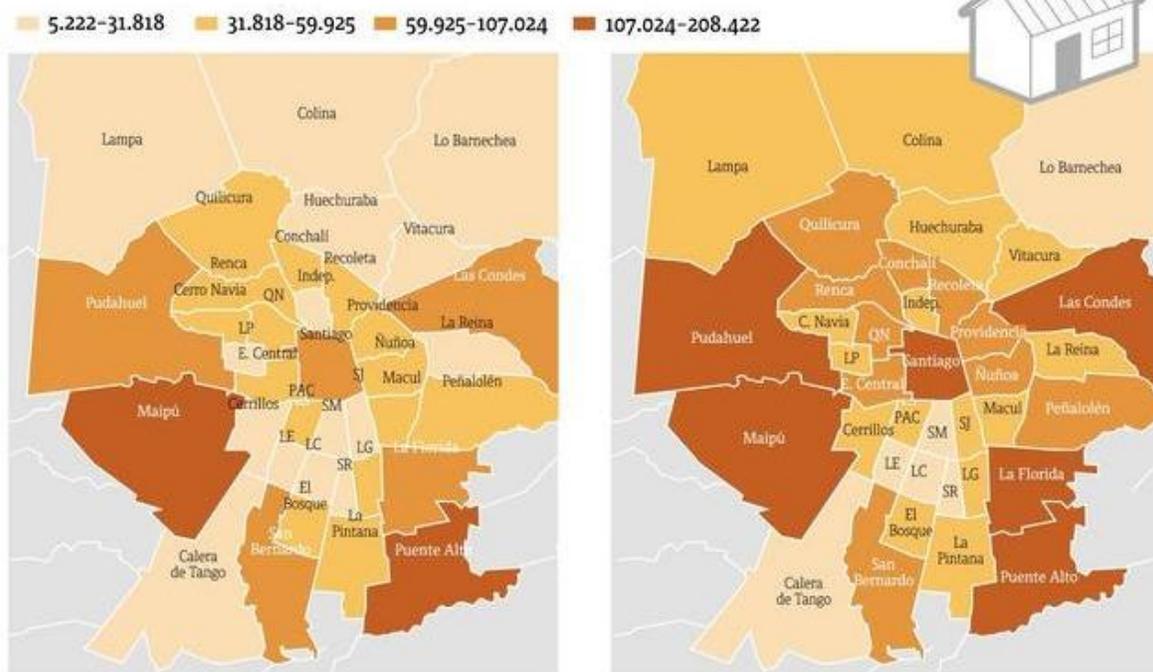
En materia de desarrollo, al proyectar el Producto Interno Bruto chileno a 2030 este podría estar entre US\$30.000 y US\$38.000, lo que según el Fondo Monetario Internacional hoy tienen países como Israel, España, Nueva Zelanda, Hong Kong y Reino Unido. Lo que establece a su vez una mayor inversión en obras públicas, proyectos urbanos y programas de viviendas sociales bajo parámetros internacionales de mayor habitabilidad, confort y dimensiones.

La edificación residencial no será de gran altura, en la búsqueda de barrios más amables y seguros, se aumentarán las áreas verdes a 2.577 hectáreas, lo que permitiría resolver el 76% del déficit existente.

Se identifican polos de desarrollo que se consolidarán como Maipú, Quilicura, La Florida, Puente Alto y Colina-Chicureo.

Las comunas de Santiago, Las Condes, La Florida, Pudahuel, Puente Alto y Maipú se transformarían en las comunas con mayor número de hogares, pasando a tener entre 107 mil y 208 mil viviendas. Mientras que comunas como Vitacura, La Reina, Huechuraba y Macul crecerían levemente, no alcanzando a superar las 60 mil viviendas. Por su parte, Lo Barnechea sería la única comuna del sector nororiente que no cambiaría de rango en cantidad de hogares.

ESQUEMA 28: NÚMERO DE HOGARES 2010- 2030



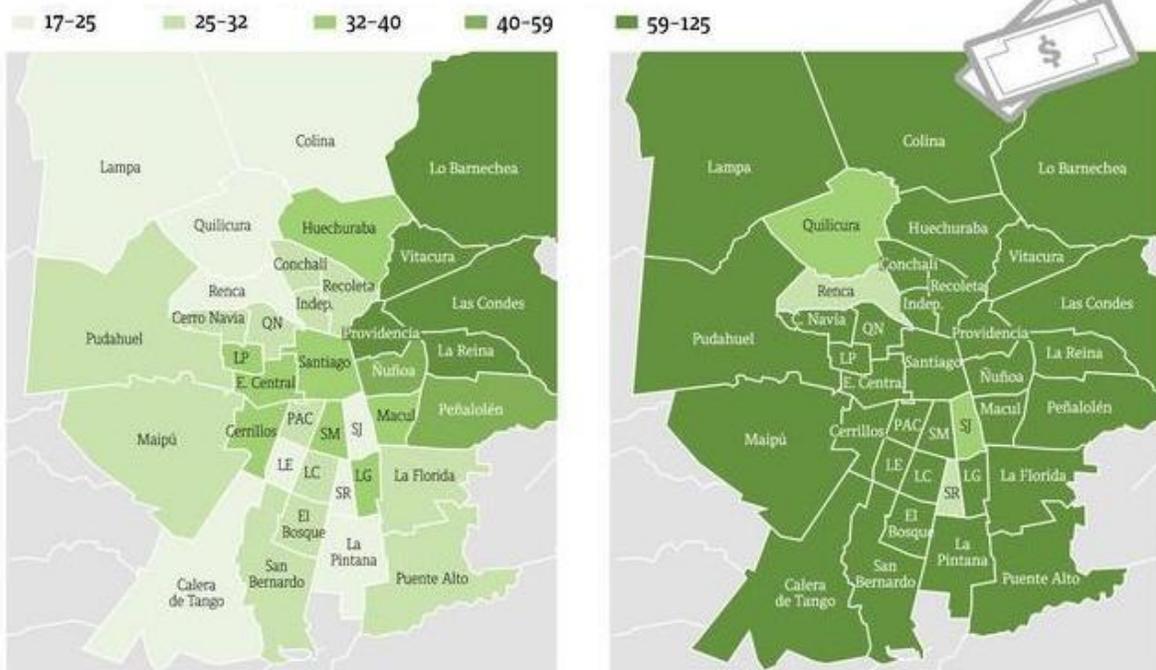
FUENTE: MUSSA, www.plataformaurbana.cl

En relación a los centros comerciales se estima se masifiquen en el sector sur capitalino, pero en una escala menor. La Municipalidad de Ñuñoa proyecta que en esta comuna del sector oriente se construirán malls en el subsuelo y conectados al Metro, debido a la escasez de suelo que se prevé en Santiago al 2030.

En términos de ingreso, se estima que el ingreso promedio de cada hogar en la mayoría de las comunas de Santiago, podría llegar duplicarse de aquí al 2030, pasando del rango de 32 - 40 UF a 59 – 125 UF. Las comunas de Quilicura, Renca, San Joaquín y San Ramón serían las únicas que se ubicarían por debajo de esta última cifra.

Se proyecta que al 2030 Santiago Centro llegaría al punto de saturación máxima, con un rango de entre 3.800 y 7.200 hogares por km². Mientras que en Providencia casi el 60% de las viviendas serían edificios en altura.

ESQUEMA 29: INGRESO PROMEDIO POR HOGAR EN UF AÑO 2010- 2030



FUENTE: MUSSA, www.plataformaurbana.cl

GRANDES AVANCES SE ESPERAN PARA LA CIUDAD FUTURA EN CONTRASTE CON LA REALIDAD ACTUAL

El actual modelo de desarrollo urbano produce importantes externalidades negativas en las diferentes escalas de la ciudad, al suponer la pérdida y deterioro de los recursos naturales, la emisión de contaminantes y la generación masiva de residuos. Impactos que se agravan a medida que crece la población urbana y se expanden las ciudades sobre el territorio, lo que apunta hacia un metabolismo urbano agresivo con el medio que describe un sistema cada vez más insostenible.

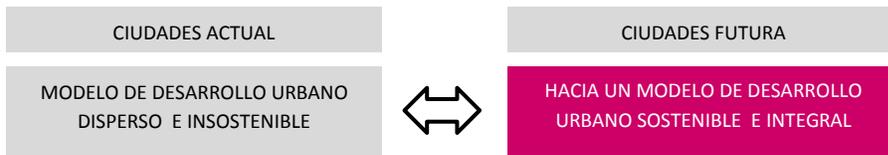
Frente a este panorama, existen diversos países que se encuentran implementando proyectos urbanos y programas que permitan reducir los niveles de consumo de los recursos y hacer de las ciudades espacios más eficientes y saludables.

Las tendencias internacionales están abocadas a revertir las externalidades negativas que generan las grandes urbes, como la congestión, la contaminación, la ausencia de áreas verdes y de espacios de

recreación, entre otros, privilegiando desarrollos urbanos orientados al transporte público de calidad, al peatón y a los ciclistas, así como el emplazamiento de espacios públicos y áreas verdes que permitan mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. A su vez, han surgido iniciativas a nivel urbano y habitacional para disminuir el consumo de energía, promover el reciclaje y mejorar la calidad del aire, entre otras.

Sin embargo en el país aun no ha sabido potenciar proyectos urbanos que se presenten como retos acordes al siglo XXI, debido a que se enfrenta a las problemáticas urbanas bajo ministerios sectoriales no coordinados e intervenciones parches. Las herramientas que posee la planeación urbana no han podido frenar el rápido surgimiento de las problemáticas urbanas derivadas de la ciudad contemporánea. Tampoco son suficientes los instrumentos de ordenamiento territorial con que disponen las ciudades para administrar de manera sostenible sus áreas urbanizables.

La realidad agotada nos lleva a reflexionar y replantear políticas de desarrollo urbano orientadas a la sostenibilidad.



ESQUEMA 30: DESARROLLO URBANO BAJO LA LOGICA DEL DESARROLLO Y NO DEL CRECIMIENTO



FUENTE: Proyectos urbanos como proyectos políticos, p.31

La sostenibilidad urbana se basa en las lógicas del desarrollo, la igualdad, el bienestar social y la calidad de vida a partir de una distribución equilibrada de los recursos e infraestructura urbana. En donde el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos no se produce a partir de conflictos sobre el territorio y los recursos naturales, promoviendo su utilización racional como condición para asegurar la habitabilidad de las ciudades a largo plazo.

FUENTE: Desarrollo urbano sustentable, www.mexico.itdp.org

ESQUEMA 31: INTERVENCIONES URBANAS DERIVADAS DE UN DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE



Compacta

En una ciudad compacta, las actividades y los lugares de interés se localizan cercanos entre sí, por lo que se requiere menos tiempo y energía para transportarse de un lugar a otro. Cuando todos los principios se aplican colectivamente, una ciudad compacta prospera.



Densifica

Al usar más eficientemente el suelo y construir hacia arriba en lugar de hacerlo hacia los lados, las ciudades absorben el crecimiento urbano de una manera compacta. La densidad promueve una mezcla de actividades vitales en la zona y mejores servicios de transporte, los cuales además requieren de mejoras en el sistema para poder manejar el incremento en la cantidad de usuarios.



Transporta

El transporte público conecta e integra partes más distantes de la ciudad. Los corredores de transporte son los lugares naturales donde la densificación debe iniciar. Además, un servicio de alta calidad en el transporte público es esencial para crear una ciudad próspera y equitativa, que permita fácil acceso para todos.



Conecta

Una ciudad necesita una estrecha red de calles y caminos para peatones y ciclistas, así como redes integradas de transporte público. Crear lugares con gran permeabilidad, permite el acceso de varias formas de movilidad, lo cual promueve viajes más directos a nuestros destinos.



Mezcla

Una ciudad conectada se llena de vida cuando hay una mezcla de servicios y actividades a lo largo del camino y sus calles. Diferentes usos de suelo promueven viajes más cortos, además de zonas más animadas.



Pedalea

Como sucede con los usos de suelo mixto, la bicicleta activa las calles y provee a la gente de una forma eficiente y conveniente para transportarse en distancias medias. Pedalear incrementa el acceso de las personas a un área mayor, al mismo tiempo que incrementa la cobertura del transporte público al promover la intermodalidad.



Cambia

Con los principios anteriores en su lugar, bajar a la gente del automóvil se vuelve más fácil, pero no suficiente. Herramientas de tarificación y reducción del uso del automóvil, como los parquímetros o los cargos por congestión, alientan a la gente a cambiar el coche por otros medios de transporte más sustentables y equitativos.



Camina

Cuando todos los principios se agrupan y se ponen en marcha, los resultados tienen un impacto más sensible para el peatón. Calles activas y llenas de vida en donde la gente se sienta segura, son fundamentales para la ciudad exitosa del siglo XXI.

Entre los elementos de mayor relevancia para la sostenibilidad en relación al metabolismo urbano se encuentran: la energía, el ciclo del agua, la generación de residuos y la movilidad y, como consecuencia de todos ellos, las emisiones a la atmósfera y la contribución al cambio climático.

Nos enfrentamos al reto de crear ciudades compactas, complejas y funcionales, con multiplicidad de usos en espacios más reducidos, generación de energías renovables y eficiencia energética, en las que predominen los ciclos cerrados y los criterios de optimización del uso de recursos naturales en el diseño de los edificios. Ciudades en las que se minimicen los desplazamientos, acercando los centros de consumo al consumidor y en las que los transportes colectivos y los no motorizados dominen frente al resto. Ciudades en las que imperen la habitabilidad, el confort y la cohesión social, y en las que los espacios verdes cobren un papel protagonista en la trama urbana. *(Equipo sustentable y sostenible, 2013)*

Las ciudades sustentables del siglo XXI darán prioridad a las personas al integrar sistemas de transporte con programas de desarrollo urbano para crear ciudades llenas de vida con bajas emisiones de carbono, en las cuales la gente quiera vivir y trabajar.

Para alcanzar la sostenibilidad urbana es necesario emprender acciones profundas que partan de la propia política pública, planificación urbanística y territorial, de movilidad, energía o de infraestructuras. Se trata de introducir criterios de sostenibilidad en la construcción de las ciudades desde los mismos cimientos, y que estos criterios rijan a lo largo de toda la vida de la ciudad y de sus ciudadanos.

Afrontar este reto también requiere una importante labor de concientización y sensibilización, que garantice la participación ciudadana en la producción de ciudad, ya que esta colaboración a escala local es el motor que mueve los grandes cambios a escala global.

Bajo esta lógica, eliminar la dependencia del automóvil privado, establece la planificación de zonas residenciales mixtas en torno a una red de transporte compuesto por un transporte público eficiente, red de bicicletas y senderos peatonales. Para crear este escenario que se adapte mejor a las necesidades cotidianas de las personas, es importante rediseñar los edificios y espacios abiertos para que alienten a las personas a caminar y trasladarse en bicicleta. *(ITDP, 2012)*

Por otro lado, al comprender que los cambios estructurales que han experimentado las ciudades actuales derivaban en una desindustrialización de los centros urbanos, ofrecen nueva potencialidad bajo la lógica del desarrollo urbano sostenible.

La reutilización de estas superficies genera claros impulsos económicos para las ciudades, salvaguardando los puestos de trabajo, genera efectos socioeconómicos positivos y mejora la calidad de vida en general. A primera vista, el desarrollo adecuado de esas zonas parece ser más complejo y costoso que la urbanización de zonas rurales. Sin embargo, a largo plazo es más económico para una ciudad el desarrollo de sus zonas internas. De este modo, en el marco de revitalización, es posible mejorar la calidad del medio ambiente.

Mientras que si se planifica e implementa un uso urbano mixto a estas zonas, es posible generar una estructura demográfica basada en la mezcla social. La mezcla de vivienda, trabajo y comercio a pequeña escala recorta caminos y reduce el volumen del tráfico. De esta forma se mejora la calidad de vida y la aceptación entre la población.

4.2. REGENERACIÓN URBANA

La presencia de zonas degradadas producto de una oferta, cantidad o calidad de infraestructura urbana deficiente, en asociación a la subutilización de áreas productivas establece una problemática urbana frecuente al interior de las ciudades.

En este sentido, bajo la lógica del desarrollo urbano sostenible existe un creciente interés por regenerar estas zonas degradadas localizadas frecuentemente en el centro o pericentro de las áreas ya consolidadas de la ciudad, por tratarse de intersticios del tejido urbano que fragmenta y obstaculiza su desarrollo, produciendo en su entorno una inercia de deterioro.

Los programas de regeneración urbana radica en la comprensión de que la problemática del deterioro no depende únicamente de una componente física, sino que también presenta variables económicas y de equilibrio social.

La regeneración urbana es una práctica compleja, derivado de: las diversas formas de regenerar un área en deterioro, la escala del área de intervención, las fuentes de financiamiento, el modelo del plan de gestión, el contexto político, el marco normativo al cual la intervención está sujeta, el grado de deterioro que el área posea, los criterios asociados al seguimiento, evaluación y mantenimiento de los proyectos

“Una gestión exitosa de la regeneración urbana consiste en conseguir hacer realidad en la práctica su pretendido carácter integrado: conseguir crear una red de cooperación óptima entre agentes, así como unas condiciones de ejecución de las actuaciones que permitan efectivamente que se produzcan sinergias entre ellas” (Aparicio y Di Nanni, p,24)

Por otra parte, la regeneración urbana es un mecanismo que debe tener presente variables teórica y práctica, pues que al abordar la problemática y buscar respuesta ante los cambios y deterioro urbano, se establece un estudio de causas, referentes, prospecciones futuro para implementar soluciones.

Compromete además enfoques interdisciplinarios desde el estudio inicial de las causas del deterioro hasta la etapa de implementación de programas y políticas, pues que al comprender las causas del deterioro estas se explican desde variables económicos, físicas, sociales y ambientales, por otro lado las políticas de regeneración promueven la coordinación de todos los actores urbanos en el desarrollo del proyecto, para la búsqueda de soluciones diversas frente a la obsolescencia.

Implica además una visión de largo plazo asociada a un desarrollo urbano sostenible e integrado, en donde las mejorías se establecen como procesos urbanos duraderos en el tiempo que no necesitan ser reintervenidos, entendiendo que los tiempos de la ciudad se definen a largo plazo. (Ramírez, 2008)

Se establece la necesidad de implementar sistemas de regeneración urbana en las que los residentes desempeñen un papel más activo en la puesta en marcha de los programas, desde la participación en la planificación urbana hasta en las políticas que afectan más directamente sus intereses. Con el objetivo de reconocer las problemáticas sociales por sobre las económicas y físicas, legitimara por parte de los habitantes los programas y políticas publicas desarrolladas.

ESQUEMA 32: GESTIÓN DE REGENERACIÓN URBANA



FUENTE: www.urb-al3.eu

Esto supone el abandonar las lógicas de desarrollo urbano en post de la llegada nuevos residentes, en donde los antiguos residentes y actividades preexistentes eran expulsados de la zona de actuación.

A su vez se requiere de una coordinación efectiva entre el sector público y privado, estableciendo con claridad los papeles respectivos y cauces de cooperación que permitan a todos la consecución de sus objetivos respectivos. A partir de ello, se requiere establecer una entidad inter-institucional que ejerza el liderazgo de las operaciones de regeneración, pudiendo ser de carácter local o estatal.

Las actuaciones del sector privado a partir de iniciativas inmobiliarias dentro de operaciones de regeneración urbana no es sencilla, por lo que la regeneración urbana tiene una mala imagen en el sector inmobiliario, como operaciones de alto riesgo, gestión complicada y resultados inciertos. Esta percepción puede cambiar en tanto se abandone la lógica de la expansión urbana en base la urbanización de nuevas áreas, por una lógica de desarrollo urbano en base la regeneración de áreas consolidadas.

También es posible dinamizar las relaciones publico-privadas cuando se involucra a los promotores inmobiliarios a una participación más efectiva en los proyectos en las fases de planificación a partir de una agencia publico-privada con competencias urbanísticas. Más novedoso aún es la estrategia de atraer inversores privados para crear actividades económicas en las zonas de regeneración, consistente en ofrecer un conjunto de beneficios de tipo administrativo, fiscal y económico para compensar el riesgo percibido por los inversores por implantarse en esos barrios.

4.3. URBANISMO ECOLÓGICO DE SALVADOR RUEDA

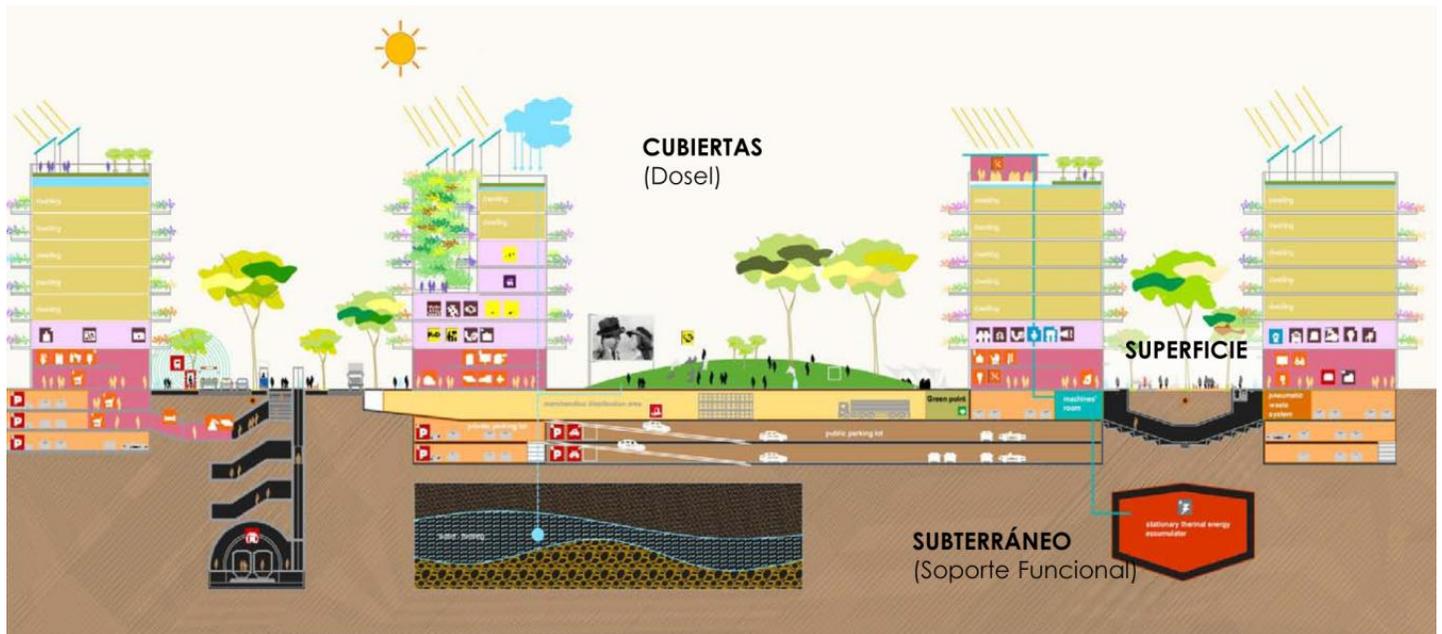


IMAGEN 16: El urbanismo ecológico Salvador Rueda, p.12

El urbanismo, idealmente debe ser el instrumento transformador de la realidad territorial, que aborde los conflictos y disfunciones de la sociedad. Mientras que establece mecanismos para resolverlos con eficiencia y con una visión de futuro. Sin embargo el urbanismo actual, asociado a las lógicas del modelo de desarrollo actual, no es capaz de abordar las problemáticas urbanas.

De un tiempo a esta parte, las ciudades han sufrido cambios sustanciales en todas las escalas. Los retos que afrontan las sociedades del siglo XXI son fruto de los cambios ocurridos en materia de producir ciudad y también por el desarrollo de la tecnología.

Los modelos de producir ciudad son hoy muy parecidos en todos los sistemas urbanos, este proceso global de urbanización supone el consumo de recursos asociados a un elevado impacto ambiental sobre el ecosistema. Dichas externalidades negativas de la producción de la ciudad generan incertidumbres que nos hacen pensar que estamos inmersos en un proceso que no nos asegura un futuro sostenible

Los mayores sistemas generadores de impacto ambiental, en este sentido son las ciudades. Por lo que establecer los mecanismos para una sostenibilidad en la gestión urbana a partir de ahora, será la base para nuestra existencia en el futuro, reducir las presiones al sistema natural es el principal eje de la sostenibilidad. Sin embargo, hoy las presión por explotación y contaminante han aumentado debido a las lógicas de los actuales modelos de desarrollo de las ciudades, que basan su crecimiento en las lógicas de la rentabilidad económica y el consumo de recursos.

Mientras que la lógica del desarrollo sostenible se basa en el desarrollo y crecimiento de la información y el conocimiento en los sistemas urbanos, en relación al aumento de actividades económicas, institucionales, tecnológicas y del saber, que asociadas entre si van complejizando y diversificando la forma de producir

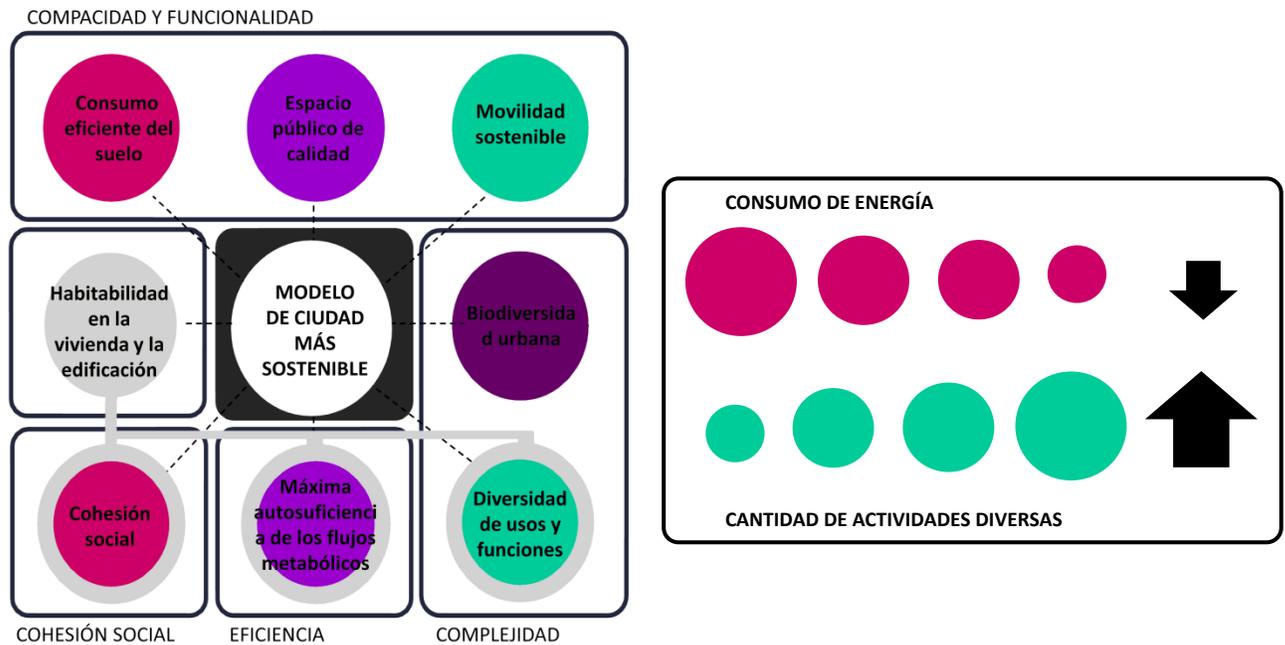
ciudad, generando mayor eficiencia en todos los componentes del sistema urbano. Aumentar la complejidad urbana significa aumentar la diversidad de las actividades y con ello, el nivel de conocimiento.

Aumentar el nivel de conocimiento supone el desarrollo de una masa crítica que se sustenta en base a la complejidad asociativa de actividades. En este sentido, el crecimiento económico también se incrementa, en relación a que la complejidad urbana atrae la inversión.

El modelo de ciudad sostenible se basa en la aplicación práctica de esta lógica de desarrollo sostenible de información y conocimiento.

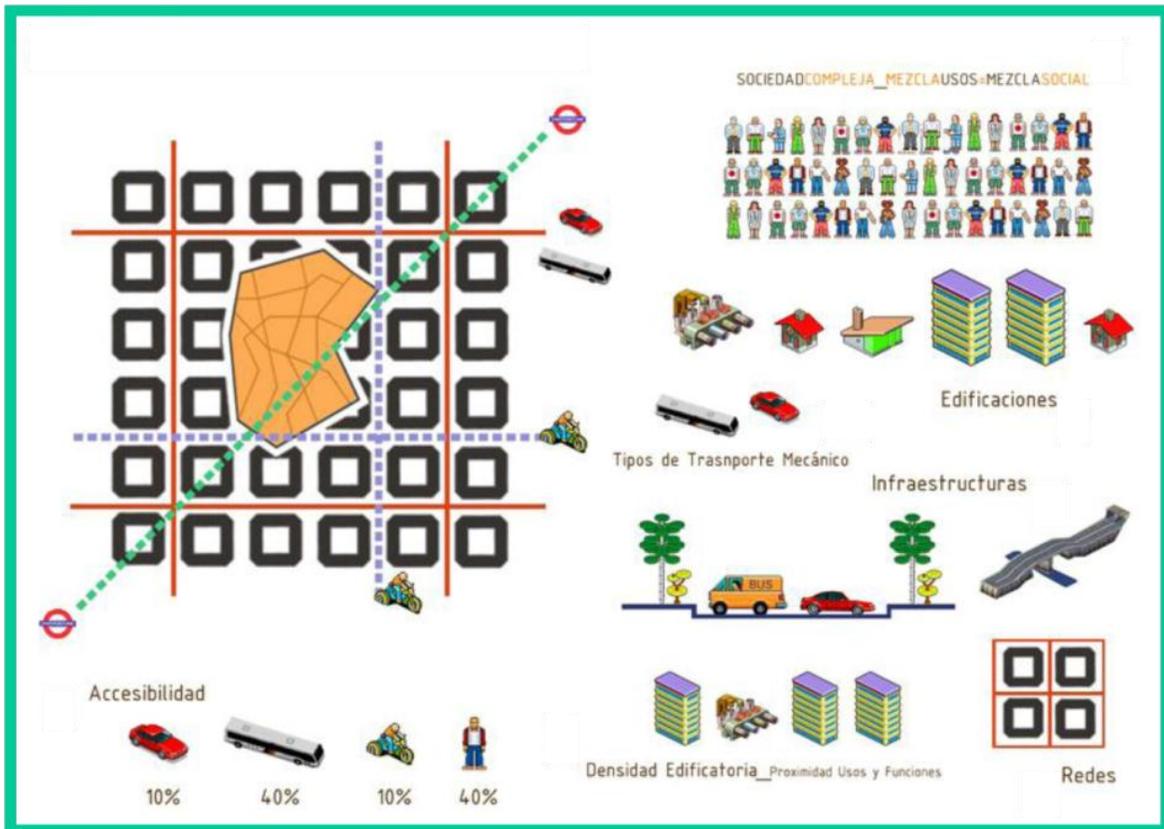
MODELO DE CIUDAD MÁS SOSTENIBLE	
COMPACIDAD	DENSIDAD EDIFICATORIA, DISTRIBUCIÓN DE USOS, PORCENTAJE DE ESPACIO VERDE
COMPLEJIDAD	GRADO DE MIXTICIDAD DE USOS Y FUNCIONES.
EFICIENCIA	METABOLISMO URBANO: RECURSOS NATURALES, ENERGÍAS RENOVABLES Y EFICIENCIA HÍDRICA
COHESION SOCIAL	MEZCLA SOCIAL, A TRAVÉS DE LA MEZCLA DE DIFERENTES TIPOS DE VIVIENDA.

ESQUEMA 33: MODELO DE CIUDAD SUSTENTABLE



FUENTE: El urbanismo ecológico, p.22

ESQUEMA 34: CIUDAD COMPACTA



FUENTE: Modelos de Ciudad, p.5

En este sentido, la ciudad compacta, compleja, eficiente y estable socialmente es el modelo de ciudad que puede responder a la fisonomía de esta lógica.

- ▶ frente a la dispersión se promueve la compacidad
- ▶ frente a la especialización, simplificación o crecimiento monofuncional del territorio se promueve la complejidad
- ▶ frente al consumo de recursos y los impactos ambientales asociados, se promueve la eficiencia en los flujos metabólicos
- ▶ frente a los procesos de segregación social y la expulsión de comunidades a las periferias, se promueve la estabilidad y la cohesión social.

Compacidad, complejidad, eficiencia y estabilidad son los cuatro ejes del modelo de ciudad que se promueven, con el fin de producir ciudades sostenibles.

La implementación de un modelo de ciudad sostenible está asociado a una nueva lógica del urbanismo que funcione en base al desarrollo de información y conocimiento en post de las necesidades de la sociedad. En donde la complejidad del sistema se verá reflejado en el acercamiento a las personas, los servicios y puestos de trabajo, la mezcla social y la proximidad entre diversas actividades.

El nuevo urbanismo ecológico contemplará las realidades urbanas en sus tres dimensiones: en superficie, en altura y en el subsuelo. En este sentido, el urbanismo ecológico toma en consideración las características del emplazamiento y de sus potencialidades para la habitabilidad y la eficiencia urbana.

Los sistemas urbanos que buscan la autosuficiencia y el autoabastecimiento de energía, agua, materiales y alimentos a escala local, sin sobreexplotar los sistemas naturales, reducirán las incertidumbres propias del modelo de desarrollo actual y, por el contrario, aumentarán su capacidad de anticipación. Si, además, estos sistemas urbanos reducen el consumo de recursos, manteniendo o incluso aumentando su complejidad organizada, entonces el proceso de cambio hacia el futuro aumenta en estabilidad y se hace más sostenible.

PROPUESTA URBANÍSTICA

EFICIENCIA	ENTENDIDA COMO LA PERMANENCIA DE UN SISTEMA EN EL TIEMPO, LUCHANDO POR SU MANTENCIÓN O COMPLEJIZACIÓN, AL MOMENTO DE REDUCIR EL CONSUMO DE RECURSOS.
HABITABILIDAD	ENTENDIDA COMO LA OPTIMIZACIÓN DE LAS CONDICIONES DE LA VIDA URBANA DE PERSONAS Y ORGANISMOS VIVOS Y A LA CAPACIDAD DE RELACIÓN ENTRE ELLOS Y EL MEDIO, ASOCIADO AL ESPACIO PÚBLICO, EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS BÁSICOS, EDIFICACIÓN, COHESIÓN SOCIAL Y BIODIVERSIDAD.

La planificación hacia el modelo de ciudad compacta, compleja, eficiente y cohesionada se asocian a los siguientes indicadores y condicionantes del urbanismo ecológico.

1) OCUPACIÓN DEL SUELO



El modelo de ocupación del suelo del urbanismo ecológico se configura bajo una lógica de compacidad y polifuncionalidad con el fin de reducir el consumo de suelo y buscar la eficiencia funcional.

Debe existir una integración urbana entre los nuevos desarrollos con los espacios y barrios colindantes, con el fin de crear un flujo de comunicación continua, compleja y eficiente.

Las tipologías edificatorias se conciben primordialmente como vivienda colectiva y flexible, con densidad mínima y movilidad sostenible de transporte público. Y se propicia la convivencia de diversos programas residenciales.

- ▷ UN RANGO DE DENSIDAD POBLACIONAL DESEABLE ES ENTRE 220 Y 350 HAB/HA
- ▷ VALORES MÍNIMO MAYOR A 85 VIV/HA. DESEABLE MAYOR DE 100 VIV/HA.

2) ESPACIO PÚBLICO Y HABITABILIDAD



Uno de los principales retos del urbanismo ecológico es lograr que el espacio público sea mucho más habitable. Su definición debe servir como habitat para el habitante y no para el vehículo privado.

▷ EL ANCHO DE LAS ACERAS PROPIAS DE UN ESPACIO PUBLICO PARA LA CIRCULACION Y LA PERMANENCIA SUPERA LOS 5M

El concepto de compacidad corregida establece el equilibrio entre el espacio funcional y organizacional y el espacio orientado al ciudadano.

▷ VALORES ÓPTIMOS DE ESPACIO PUBLICO EN UN MODELO DE COMPACIDAD CORREGIDA 10 Y 20M²/VIVIENDA CON UN 75% DE SUPERFICIE URBANIZADA

El espacio público debe ser accesible, ergonómico para los desplazamientos a pie, confortable en la calidad del aire, acústico, lumínico y térmico, atractivo en usos diversos.

▷ LA RELACION DE ALTURA Y ANCHO DE LA CALLE DEBE TENER UN ANGULO DE APERTURA ENTRE EL 30° Y 53°. CON UNA RELACION MENOR AL 0.5, SI ES MAYOR A 3.5 ES INSUFICIENTE.

▷ ANCHO MINIMO DE LA ACERA 2.5 M

▷ CONFORT TERMINO MINIMO DURANTE 15 HORAS AL DIA MAYOR AL 50%. DESEABLE MAYOR AL 80%

▷ CONFORT DEL AIRE DESEABLE MENOR A 40UG/M³

▷ CONFORT ACÚSTICO DESEABLE MENOR A 65 DB

▷ PRESENCIA DE VERDE EN EL ESPACIO PUBLICO MAYOR AL 30%

▷ TIPOS DE VERDES: PEQUEÑOS HASTA 4 M, MEDIANOS ENTRE 4 Y 6M Y GRANDES CON MÁS DE 6M DE COPA. EL VOLUMEN OPTIMO ADEMÁS ESTA CONDICIONADO POR EL ANCHO DE LA CALLE.

▷ VALOR MINOMO 10%. DESEABLE 30%

3) MOVILIDAD Y SERVICIOS

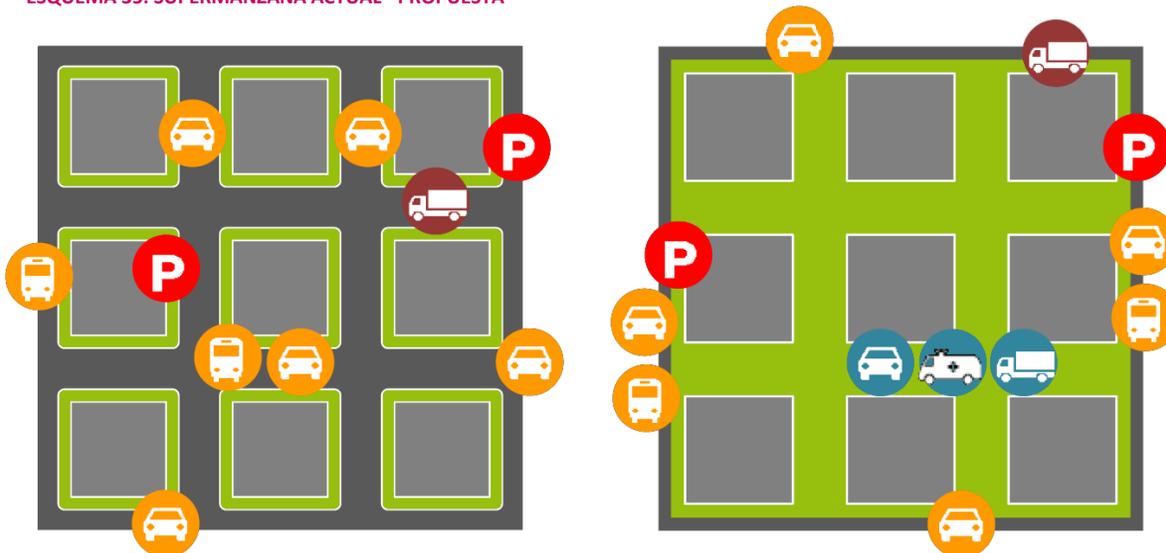


El modelo de movilidad del urbanismo ecológico se apoya en los modos de transporte alternativo al vehículo privado.

- ▷ EL PORCENTAJE DE VEHICULOS PRIVADOS NO DEBERIA SUPERAR EL 10% Y MOTORIZADA EN GENERAL EL 25%, EL RESTO DEBERIA SER DOMINIO DEL PEATON 75%.

La movilidad se estructura en base a la definición de una nueva célula urbana de aprox. 400m de lado. Sus calles interiores se configuran como una única sección.

ESQUEMA 35: SUPERMANZANA ACTUAL - PROPUESTA



FUENTE: El urbanismo ecológico, p.16

Su perímetro está configurado por vías básicas donde circula la red móvil, transporte público, alternativo, privado y bicicleta. Todos con sus respectivas vías segregadas, para garantizar la funcionalidad del sistema. Se libera entre el 60% y el 70% al interior para otros usos, restringiendo al interior de la supermanzana la circulación de vehículos de paso. Espacio que quedará utilizado exclusivamente para vehículos de los residentes, de distribución, emergencia y de servicios.

- ▷ LAS PARADAS DE AUTOBÚS, RED DE BICICLETA Y SENDAS PEATONALES ESTARÁN A MENOS DE 300M.

Los estacionamientos de vehículos privados se disponen en el perímetro de la supermanzana.

- ▷ VALOR MÍNIMO MAYOR AL 80%. DESEABLE 90%

Los estacionamientos al interior de la manzana serán de corta duración.

Los estacionamientos de bicicletas estarán próximos a las zonas residenciales, calles y espacios públicos.

- ▷ MENOS DE 100M

Los edificios residenciales no cuentan con estacionamiento subterráneo, estableciéndose una proximidad mayor entre el transporte público que el transporte privado.

El espacio público estará liberado del dominio del vehículo privado, para entregárselo al peatón y otros usos comunitarios.

4) COMPLEJIDAD URBANAS



La complejidad urbana esta asociada a un mayor grado de organización, precisa esencial del urbanismo ecológico. A través de una adecuada compacidad, centralidad y accesibilidad se pueden mitigar las necesidades de movilidad interurbana creando patrones de proximidad.

Se debe propiciar la diversidad, a partir de la integración de usos y funciones.

▷ UN PORCENTAJE MAYOR AL 20% SE DESTINA EXCLUSIVAMENTE A RESIDENCIA. DESEABLE 25%

Se restringe la generación de grandes superficies comerciales.

En los itinerarios peatonales se propicia la instalación de actividades diversas.

La continuidad y homogenización de las fachadas permite que la edificación pueda acoger un mayor número de actividades y dotaciones continuas.

La convivencia entre residencia y otros usos , mitiga los contrastes de flujo entre la noche y el día y entre los días laborables y los días festivos, favoreciendo así, una ocupación del espacio público durante las 24 horas del día.

▷ CONTINUIDAD MUY ALTA: ITINERARIO PEATONAL MAYOR AL 75% DEL ANCHO DE ACERA Y CON MÁS DE 10 ACTIVIDADES.

▷ CONTINUIDAD ALTA: ITINERARIO PEATONAL MENOR 75% DEL ANCHO DE ACERA Y CON MÁS DE 10 ACTIVIDADES.

▷ CONTINUIDAD MEDIA: MENOS DE 10 ACTIVIDADES

Se crea una mezcla tipológica de vivienda con otros usos, para así configurar manzanas y supermanzanas polifuncionales.

Basado en el aumento de la información, la probabilidad de contacto, regulación, intercambio y comunicación entre los diferentes agentes del sistema urbano se va configurando una ciudad del conocimiento y una masa crítica.

Se reservarán espacio para actividades de uso cotidiano para propiciar la proximidad.

Algunos tipos de actividades de proximidad son: pan, pescado, carne, frutas y verduras, productos varios de supermercado, productos varios de pequeños comercios, productos farmacéuticos y prensa

▷ VALOR MINIMO 3,5 ACTIVIDADES DE PROXIMIDAD POR CADA 100 RESIDENTES O A UNA DISTANCIA MAYOR A 300 M PARA 6 ACTIVIDADES.

5) METABOLISMO URBANO



El urbanismo ecológico busca la máxima autosuficiencia funcional y metabólica de los ecosistemas urbanos. La planificación urbana debe reservar espacio en los tres niveles de proyección para aprovechar al máximo los recursos metabólicos locales.

Se busca la autosuficiencia energética a partir de la generación de energías renovables (solar térmica, biomasa residual, geotérmica, eólica, etc), sistemas pasivos, activos, medidas de ahorro y eficiencia, para los principales sectores consumidores. Además de la utilización de los principios bioclimáticos en la edificación.

La autosuficiencia energética en los tres niveles de proyección, propicia la instalación en cubierta de captadores de energía y en el subsuelo la acumulación de aguas lluvias.

- ▷ VALOR MÍNIMO DE AUTOSUFICIENCIA ENERGÉTICA 35% EN VIVIENDAS. DESEABLE 100%
- ▷ VALOR MÍNIMO DE GENERACIÓN DE ENERGÍAS RENOVABLES MAYOR AL 80%. DESEABLE 100%
- ▷ VALOR MÍNIMO DE CONSUMO ENERGÉTICO POR HABITANTE MENOS DE 10 MWH/HAB. DESEABLE MENOS DE 8 MWH/HAB

Se busca también la eficiencia en el ciclo del agua en base a la optimización del recurso y su sustitución progresiva mediante la utilización de aguas no potables, en espacios públicos al interior de la manzana y supermanzana, además de la regeneración y reciclaje de aguas marginales.

Se promueve la instalación de lagunas artificiales para la regulación de aguas de escorrentía, aguas regeneradas y aguas de regadío.

- ▷ VALOR MÍNIMO DE CONSUMO DE AGUA POR HABITANTE AL DÍA INFERIOR AL 70 LITROS.
- ▷ VALOR MÍNIMO DE CONSUMO DE AGUA NO POTABLE MAYOR AL 40%.
- ▷ VALOR MÍNIMO DE AUTOSUFICIENCIA HÍDRICA MAYOR AL 35%. DESEABLE 100%.

Se promueve la gestión de residuos fundamentado en la reducción del consumo de recursos, en el cierre del ciclo de los residuos, en el ahorro de materias primas, la recogida selectiva de residuos y la instalación de superficie destinada al compostaje al interior de las manzanas, utilizables para los huertos urbanos, espacios verdes y parques urbanos.

- ▷ VALOR MÍNIMO DE RESIDUOS RECICLADOS MAYOR AL 40%. DESEABLE MAYOR AL 50%
- ▷ VALOR DESEABLE DE RECOGIDA SELECTIVA: MATERIAL ORGÁNICO 80%, PAPEL 80%, VIDRIO 90%, PLÁSTICO 60%, METAL 60%, TEXTIL 60%, PELIGROSOS 60%, VOLUMINOSOS 60%
- ▷ VALOR MÍNIMO DE LA PROXIMIDAD A SISTEMAS DE RECOGIDA SELECTIVA MAYOR DEL 80% A 150M, DESEABLE 100% PUERTA A PUERTA.

La mejora de la calidad del aire pasa por un cambio en los modos de desplazamiento de la población hacia modos de transportes alternativos y menos contaminantes que el vehículo privado.

Se promueve la autoproducción de alimentos mediante sistemas de producción sostenible, desarrollando patrones de producción y consumo, eficientes y diferentes.

6) BIODIVERSIDAD URBANA



Asociado a una ordenación de verde urbano, que propicie la biodiversidad de flora y fauna y haga la trama urbana mas permeable.

Un mosaico verde de interconexiones entre parques, jardines, espacios intersticiales, interiores de manzanas y calles interiores de las supermanzanas, asociadas a un itinerario peatonal.

Considerando una red de espacios verdes en superficie y altura: cubiertas y paredes.

Existen tres tipologías de cubierta verde, según las especies que alojen: porte pequeño, medio y alto (hasta 10m)

▷ VALOR MINMO MAYOR AL 10%. DESEABLE MAYOR AL 15%

Se establece una dotación mínima de espacio verde por habitante.

▷ VALOR MINIMO 10M2/ HAB. DESEABLE 15M2/HAB

▷ ACCESIBLE A MENOS DE 200M DE UN ESPACIO VERDE DE 1000M2. A MENOS DE 750 M A UN ESPACIO VERDE DE 5000M2, A MENOS DE 2 KM A UN ESPACIO VERDE DE 1HA (PARQUE URBANO) Y A MENOS DE 4 KM A UN ESPACIO VERDE DE 10HA.

▷ VALOR MÍNIMO ACCESO A 3 TIPOLOGÍAS DE ESPACIO VERDE. DESEABLE ACCESO A LAS 4 TIPOLOGÍAS.

La tipología de parque urbano debe presentar una complejidad estructural en cuanto a su cobertura de arboles, arbustos, césped y agua.

El arbolado viario es uno de los elementos principales para mantener la continuidad del ecosistema urbano. Debe propiciarse su heterogeneidad y su conexión con los espacios verdes.

7) COHESIÓN SOCIAL



Grado de convivencia entre grupos con culturas, edades, rentas y profesiones diferentes, ligado a los conceptos de diversidad y mixticidad de actividades.

La unidad residencial en el elemento claves para evitar la exclusión social, se debe garantizar zonas de vivienda protegida con accesibilidad, equipamiento, áreas verdes y transporte publico. Entre un 30% y 50%.

ESCALONES URBANOS

AMBITO	POBLACION	VIVIENDAS	DIMENSIONES RADIO MAX
VECINDARIO	1500-2000	500	200 metros
BARRIO	10.000	3.000	1000 metros
BARRIO-CIUDAD	30.000	7.000-16.000	2000 metros
CIUDAD	100.000	50.000	variable > 6000 metros

EQUIPAMIENTO CULTURAL

AMBITO	EQUIPAMIENTO	M ² /HABITANTE	MODULO DE DOTACIÓN
VECINDARIO	CENTRO CÍVICO Y ASOCIATIVO	0,06	100
BARRIO	BIBLIOTECA PEQUEÑA	0,02	500
	CENTRO CULTURAL MONOFUNCIONAL	0,0375	750
BARRIO-CIUDAD	CENTRO CULTURAL POLIFUNCIONAL	0,1	2000
	CENTRO DE CULTO	0,025	1000
	BIBLIOTECA MEDIANA	0,02	1500
CIUDAD	CULTURAL SINGULAR	0,25	variable
TOTAL		0,5125	

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

ÁMBITO	EQUIPAMIENTO	M ² /HABITANTE	MODULO DE DOTACIÓN
VECINDARIO	PISTAS PEQUEÑAS	0,35	540
BARRIO	SALAS Y PABELLONES	0,07	> 1 HA
	PISCINAS CUBIERTAS	0,01	variable
BARRIO-CIUDAD	SALAS Y PABELLONES	0,06	variable
	PISCINAS AL AIRE LIBRE	0,16	variable
	PISCINAS CUBIERTAS	0,011	variable
	CAMPO GRANDE	0,68	variable
CIUDAD	EQUIP. GRANDES EVENTOS	1,36	variable
TOTAL		2,701	540

EQUIPAMIENTO EDUCATIVO

ÁMBITO	EQUIPAMIENTO	M ² /HABITANTE	MODULO DE DOTACIÓN
VECINDARIO	INFANTIL (1 ° Y 2 ° CICLO)	0,54	1000
	PRIMARIA	0,85	2400
BARRIO	SECUNDARIA OBLIGATORIA	0,8	3900
BARRIO-CIUDAD	BACHILLERATO + FP	0,46	5700
	ADULTOS + OCUPACIONAL	0,15	3000
TOTAL		2,8	
CIUDAD	TERCER CICLO	0,85	variable
TOTAL		3,65	

EQUIPAMIENTO SALUD

ÁMBITO	EQUIPAMIENTO	M ² /HABITANTE	MODULO DE DOTACIÓN
BARRIO	CENTRO DE SALUD	0,035	1000
	CENTRO DE URGENCIAS	0,015	300
BARRIO- CIUDAD	CENTRO DE SALUD ESPECIALIZADO	0,035	1000
	HOSPITAL ESPECIALIZADO	0,1	3000
CIUDAD	HOSPITAL	0,2	25000
TOTAL		0,385	

EQUIPAMIENTO SOCIAL

ÁMBITO	EQUIPAMIENTO	M ² /HABITANTE	MODULO DE DOTACIÓN
BARRIO	CENTROS PARA GENTE MAYOR	0,035	100
	CENTRO DE DÍA PERSONAS MAYORES	0,025	500
BARRIO- CIUDAD	RESIDENCIA GENTE MAYOR	0,13	5000
	ALOJAMIENTO ALTERNATIVO	0,223	5000
	CENTRO SERVICIOS SOCIALES	0,025	500
	CENTRO ESPECIALIZADO	0,025	variable
CIUDAD	CENTRO ACOGIDA	0,001	variable
	ALBERGUE	0,002	variable
TOTAL		0,466	

Las nuevas intervenciones deben adecuarse a las tipologías edificatorias adyacentes. Bajo características de homogeneidad.

En la ciudad debe entenderse la dotación de equipamiento como garantía de la calidad urbana y como componente básico para la cohesión social.

La dotación óptima de equipamiento público comunal, la creación de una red de equipamientos públicos de proximidad a una distancia de 300 m y 600m

La tipología de equipamiento próximo: culturales, deportivos, educativos, sanitarios y asistenciales, con un valor mínimo 75%.

8) HABITABILIDAD EN LA VIVIENDA Y EL EDIFICIO



Asociado a una concepción de espacio flexible, polifuncional, sostenible y adaptable en el tiempo, considerando la habitabilidad desde una perspectiva más amplia, en relación al espacio urbano

Se promueve el criterio de perfectabilidad en la vivienda, en tanto que si fisonomía puede acomodarse y optimizarse en el tiempo. Mientras que la estructura base se construye desde un comienzo.

Se promueve el criterio de sostenibilidad y ahorro energético, principalmente en su relación con el exterior, utilizando sistemas pasivos

Se promueven criterios tipológicos que favorezcan la vivienda de dos fachadas contrapuestas, que son las que mejor responden a los requerimientos climáticos, permitiendo además que la vivienda tenga diferentes grados de urbanidad y privacidad. Y que contemplen la posibilidad de tener espacios intermedios entre el exterior y el interior, que respondan a los requerimientos climáticos y acústicos del entorno.

Se promueven criterios de flexibilidad en tanto que la vivienda se diseña a partir de espacios ambiguos que permiten una polifuncionalidad de usos, considerando los diferentes tipos de núcleos familiares o de índole colectivo. Por su parte, el edificio constituye el primer escalón para conseguir un modelo de ciudad cohesionado.

Estos deberán proporcionar espacios que complementen las actividades del hogar y que fomenten la relación vecinal.

Debe propiciarse la existencia de espacios posibles de ser utilizados en las cubiertas, espacio para contener servicios comunes, lugares de recreo y ocio y huertos de cultivo urbano.

Se debe facilitar la convivencia de diversos programas residenciales y no residencial en un mismo edificio (actividades terciarias, comerciales, productivas, pequeños talleres, oficinas, etc) estableciendo una ciudad no zonificada y con proximidad entre la residencia y el trabajo. Además de la integración de pequeños equipamientos de proximidad de carácter social o asistencial.

El edificio aprovechara las aguas residenciales, grises y negras para usos no potables y contará con sistemas de energías renovables.

CAPÍTULO 5

PROPUESTA PRELIMINAR

1. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

2. PROCESO DE DISEÑO

3. PLAN MAESTROAMÉRICO VESPUICIO SUR

IMAGEN 17: Partido general, elaboración propia



PROPUESTA PRELIMINAR

Se establecen primeramente los objetivos y estrategias planteadas para el Plan Maestro en base a la problemática urbana y los postulados teóricos vistos. Para luego detallar como fue el proceso de diseño que significó su realización en relación a las etapas de corrección desarrolladas en el semestre. Finalmente se describe el partido general del Plan Maestro Américo Vespucio Sur La Granja asociado a la idea de una intervención sustentable que mejora el stock residencial, comercial y de servicios, áreas verdes, espacio público, equipamiento, infraestructura urbana, vialidad, entre otras actuaciones.

5.1. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

OBJETIVO GENERAL

POSICIONAR AL SECTOR DE AMÉRICO VESPUCIO SUR COMO EJE DE RENOVACIÓN URBANA, QUE EN TANTO ÁREA CENTRAL DE LA COMUNA DE LA GRANJA DOTE DEL EQUIPAMIENTO CARENTE A LAS ZONAS RESIDENCIALES DEL NORTE Y DEL SUR. A LA VEZ QUE MODIFICA SU CARÁCTER SEGREGADOR PARA MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LOS HABITANTES.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

SUTURAR LA FRAGMENTACIÓN ESPACIAL GENERADA POR LA AUTOPISTA VESPUCIO SUR ASOCIADA AL METRO

(E1.1) ESTABLECER TRAMOS A NIVEL DE SUPERFICIE EN DONDE EXISTA UNA CONEXIÓN DIRECTA ENTRE LA ZONA NORTE Y SUR DE LA COMUNA

(E1.2) CONFIGURAR EL EJE DE AMÉRICO VESPUCIO PARA USOS MIXTOS EN DONDE SEA INVIABLES EL DESARROLLO DE ZONAS PRODUCTIVAS INDUSTRIALES Y COMERCIALES DE ALTO

(E1.3) CAMBIAR EL CARÁCTER NOCIVO DE LA AUTOPISTA ASOCIANDO SU IMAGEN A ESPACIO PÚBLICO, AREAS VERDES Y EQUIPAMIENTO

SUTURAR LA FRAGMENTACIÓN ESPACIAL GENERADA POR LA AUTOPISTA ACCESO SUR SANTIAGO

(E2.2) CONFIGURAR UN NUDO VIAL ENTRE LAS AUTOPISTAS VESPUCIO SUR Y ACCESO SUR MENOS INVASIVA

(E2.2) CAMBIAR EL CARÁCTER NOCIVO DE LA AUTOPISTA ASOCIANDO SU IMAGEN A ESPACIO PÚBLICO, AREAS VERDES

PROPICIAR LA INSERCIÓN DE COMERCIO Y SERVICIOS DE CARÁCTER GRADUADO

(E3.1) GENERAR CENTRALIDADES DE COMERCIO Y SERVICIO DIVERSIFICADO DE CARÁCTER COMUNAL EN LA INTERSECCIÓN DE AV. AMÉRICO VESPUCCIO CON SANTA ROSA, EN LAS PLAZAS DE ACCESO A LA ESTACIÓN LA GRANJA Y EN LOS ALREDEDORES DEL PARQUE

(E3.2) GENERAR CENTRALIDADES DE COMERCIAL DE CARÁCTER LOCAL EN LOS ESPACIOS PUBLICOS Y AREAS VERDES LOCALIZADOS EN LAS ZONAS RESIDENCIALES

(E3.3) HABILITAR LA MIXTURA DE USO RESIDENCIAL Y COMERCIAL DE CARÁCTER VECINAL EN LAS ZONAS RESIDENCIALES

POTENCIAR EL SUBCENTRO CÍVICO-CULTURAL COMO LA PRINCIPAL CENTRALIDAD DE LA

(E4.1) MEJORAR SUS CONDICIONES MEDIO AMBIENTALES DE ESPACIO PUBLICO Y CALIDAD

(E4.2) DOTAR DE EQUIPAMIENTO INTERCOMUNAL Y COMUNAL CARENTE EN LA COMUNA.

GENERAR TRASPASOS DE CALIDAD PARA LOS FLUJOS PEATONALES EN DIRECCIÓN NORTE-SUR EN LOS TRAMOS DONDE NO EXISTA CONEXIÓN EN SUPERFICIE

(E5.1) CONFIGURAR UN ESPACIO ÓPTIMO Y DE CALIDAD EN EL ACCESO DEL METRO SANTA ROSA POR SAN RAMÓN

(E5.2) GENERAR UN FLUJO PEATONAL DE CALIDAD EN SENTIDO NORTE- SUR EN EL ACCESO DEL METRO LA GRANJA

(E5.3) DISEÑAR PASARELAS DE TRASPASO NORTE-SUR MAS AMIGABLE Y SEGURAS PARA EL FLUJO PEATONAL EN EL TRAMO ORIENTE

POTENCIAR EL CARÁCTER RESIDENCIAL CON DENSIFICACIÓN GRADUAL Y ACTIVIDADES ASOCIADAS

(E6.1) ESTABLECER UNA ZONA DE DENSIFICACIÓN ALTA EN LA AVENIDA AMERICO VESPUCCIO Y SANTA ROSA.

(E6.2) ESTABLECER UNA ZONA DE DENSIFICACIÓN MEDIA EN LAS AVENIDAS MANUEL RODRÍGUEZ, MANCO CAPAC, SARGENTO ALDEA Y SAN GREGORIO.

(E6.3) ESTABLECER UNA ZONA DE DENSIFICACIÓN BAJA EN LAS ÁREAS INTERIORES Y RESTANTES DE LA COMUNA

5.2. PROCESO DE DISEÑO

El proceso de diseño pretende establecer un registro de los avances realizados en las instancias de corrección del taller de título aproximándose a la definición de la propuesta del Plan Maestro Américo Vespucio Sur La Granja a partir de éste proceso evolutivo, de tal manera de correlacionar las primeras entregas (en donde aún no se tenía estructurado un fundamento teórico concreto) con las últimas antes del proceso de confección de la memoria.

Este apartado se estructura a partir de cinco hitos del proceso de diseño:

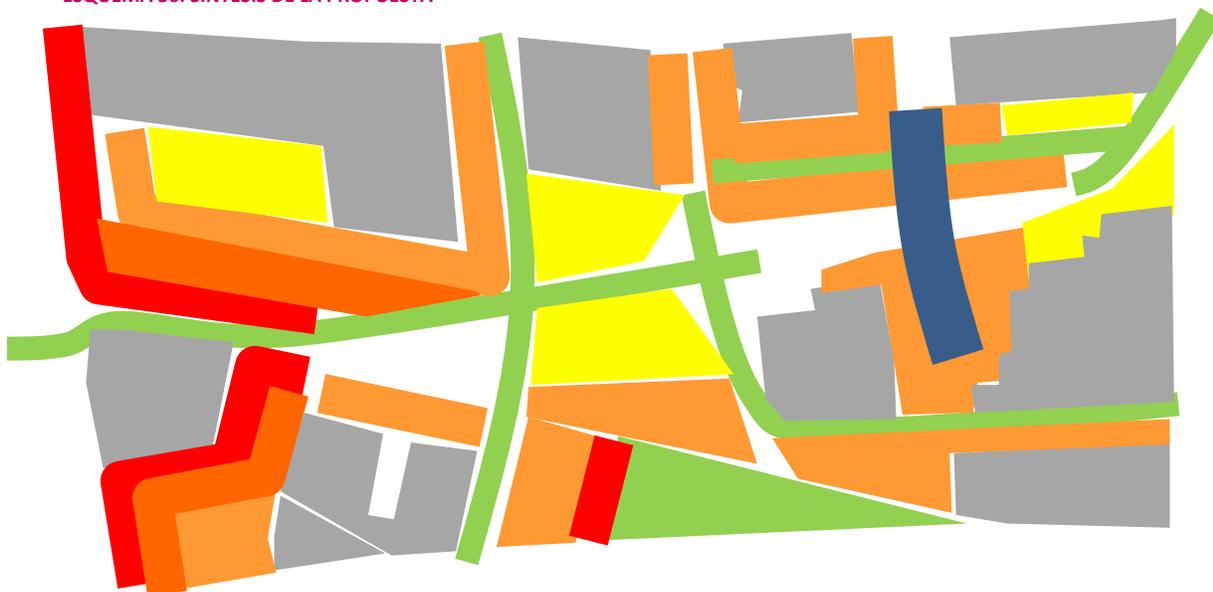
- ▶ El primer hito se enmarca dentro de las primeras correcciones del proceso de diseño como tal.
- ▶ El segundo hito se enmarca dentro de las posteriores correcciones de la propuesta inicial
- ▶ El tercer hito se enmarca en la propuesta preliminar a la entrega del Pase
- ▶ El cuarto hito está marcado por la entrega del Pase

Finalmente la propuesta preliminar asociada a las correcciones posteriores al pase hasta las últimas correcciones antes de la confección de la memoria, serán descritas en el siguiente apartado.

1) PRIMERAS CORRECCIONES DEL PROCESO DE DISEÑO

Las primeras correcciones tenían como objetivo establecer la estructura urbana general de la propuesta de intervención que diera cuenta de los objetivos generales y específicos y de las estrategias planteadas con anterioridad.

ESQUEMA 36: SÍNTESIS DE LA PROPUESTA





La estructura urbana describirá las principales acciones de la intervención en relación a la definición de los diferentes usos de suelo de acuerdo a una determinada fisonomía acorde a las características propias del área a intervenir.

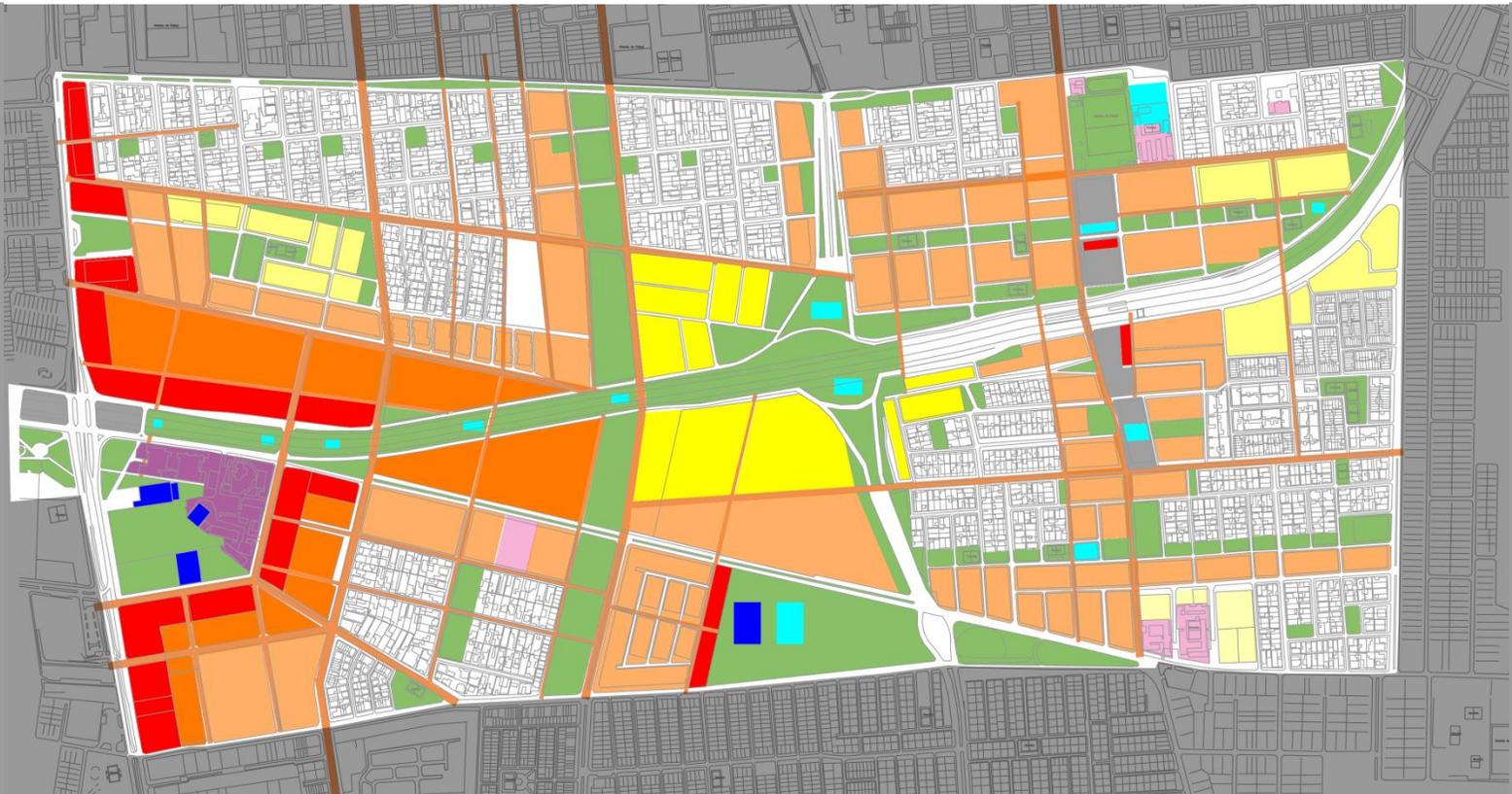
En este sentido, las primeras propuestas establecían una estructura a partir de ejes y áreas con diferencias espaciales y funcionales que tenían como principal eje articulador a la avenida Américo Vespucio. Se eliminan las zonas industriales y se establecen tramos de área verde y con equipamiento de carácter comunal en superficie que van desde la avenida Santa Rosa hasta el Acceso sur y desde la calle Seis Ote hasta la avenida Punta Arenas, propiciando una sutura frente a la fragmentación espacial que presenta el sector.

Se reconoce la preexistencia de un sistema menor de áreas verdes a escala barrial en la zona nor-poniente, por lo que se plantea equiparar esta oferta en las zonas sur-poniente al implementar áreas verdes de carácter local al interior de la residencia existente.

Al establecer los tramos de autopista y metro en el subsuelo, se elimina en superficie el nudo vial del Acceso Sur y se configura un área verde a escala comunal que soluciona la sutura oriente poniente del sector.

El corredor verde se complementa perpendicularmente con otro de características más locales al irrumpir en las zonas residenciales propuestas y existentes. A ello se le suma la prolongación del parque Atilio Gaete por el poniente configurando un centralidad a modo de acceso desde la comuna de La Florida.

IMAGEN 18: Propuesta Urbana 1



	ZONA RESIDENCIAL DE ALTA DENSIDAD CON COMERCIO		AREA VERDE		ESPACIO PUBLICO METRO
	ZONA RESIDENCIAL DE MEDIA ALTA DENSIDAD CON COMERCIO		EQUIPAMIENTO COMUNAL		
	ZONA RESIDENCIAL DE MEDIA DENSIDAD		EQUIPAMIENTO LOCAL		
	ZONA RESIDENCIAL DE MEDIA DENSIDAD		COLEGIOS		

Se proponen zonas residenciales a partir de una graduación de densidades en donde las más próximas al subcentro y al eje Américo Vespucio presentan mayor densidad en relación a las zonas interiores. Paralelo a ello se establecen las áreas residenciales a conservar, bajo el mismo criterio de gradualidad.

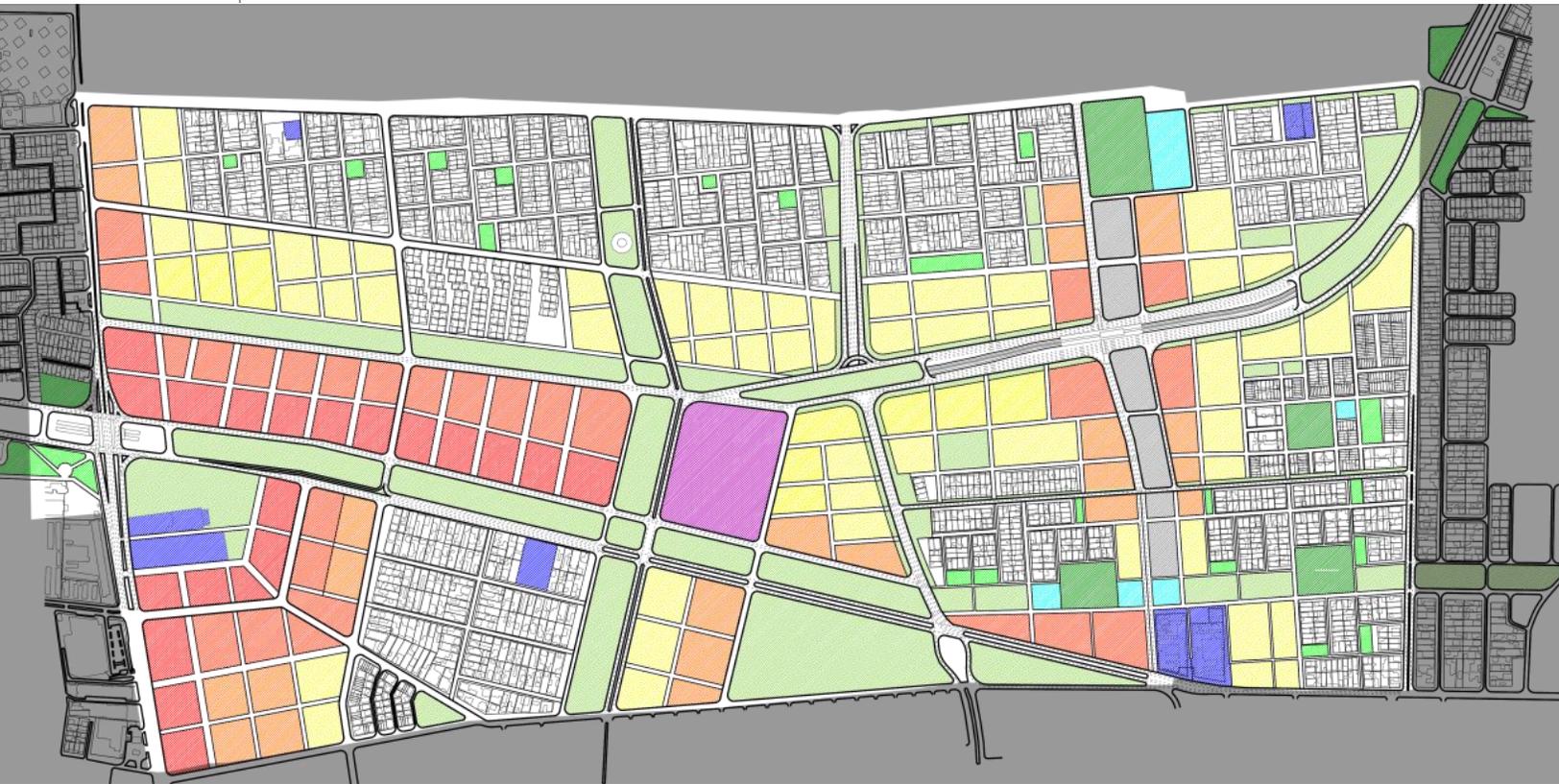
El subcentro comunal mantiene sus funciones municipales, culturales y de área verde. Mientras que la centralidad del metro La Granja se potencia a través de un tramo programático con equipamientos y actividades mixtas

En esta instancia la propuesta presentaba una idea fuerza en base a un eje verde articulador, pero que se configuraba de forma discontinua en el área de intervención, por lo que su potencial integrador podría verse afectado. Por otra parte, su configuración espacial como huella de la trinchera problemática no establece una propuesta innovadora que termine por cambiar el carácter asociado al sector

La propuesta en esta ocasión no plantea una restructuración de la trama urbana, uno de las problemáticas derivadas del sector en relación a la atomización de las zonas residenciales.

2) ENTREGAS POSTERIORES

IMAGEN 19: Propuesta Urbana 2



	ZONA RESIDENCIAL DE ALTA DENSIDAD CON COMERCIO		AREA VERDE		MUNICIPALIDAD
	ZONA RESIDENCIAL DE MEDIA ALTA DENSIDAD CON COMERCIO		EQUIPAMIENTO COMUNAL		AREAS VERDES EXISTENTE
	ZONA RESIDENCIAL DE MEDIA DENSIDAD		EQUIPAMIENTO LOCAL		
	ZONA RESIDENCIAL DE MEDIA DENSIDAD		EQUIPAMIENTO DEPORTIVO		

En una segunda etapa se estructura mejor la propuesta urbana en relación a la zonificación de usos de suelo y dimensiones, paralelo a ello se plantea una trama urbana más ordenada en base a la configuración de manzanas y supermanzanas.

Esta vez los corredores verdes se plantean de forma continua y ramificada hacia las zonas residenciales. En respuesta a este criterio se diluyen, al poniente, las huellas de la trinchera problemática para dar paso a paños mejor resueltos.

Las zonas residenciales presentan una lógica de gradualidad de densidad poblacional más clara en torno al eje articular de la avenida Américo Vespucio Sur y del subcentro comunal. En donde las zonas residenciales de alta densidad con actividad mixta se plantean en paños unificados sin irrupción de otros componentes.

El subcentro comunal se plantea esta vez con una oferta predominantemente cultural, mientras que la municipalidad es relocalizada en un área con mayor centralidad en el sector, asociado a la idea de servir a

sus habitantes y no al borde comercial de San Ramón inmersa en una dinámica de flujos constantes y nocivos.

La centralidad del metro La Granja se prolonga hasta los equipamientos locales existentes en la avenida Trinidad y San Gregorio de modo de conectar estas dos centralidades locales por intermedio del metro que como potencial atractor de actividades comerciales y de servicio podrá activar mejor estas zonas.

IMAGEN 20: Propuesta volumétrica 1, imagen objetivo general

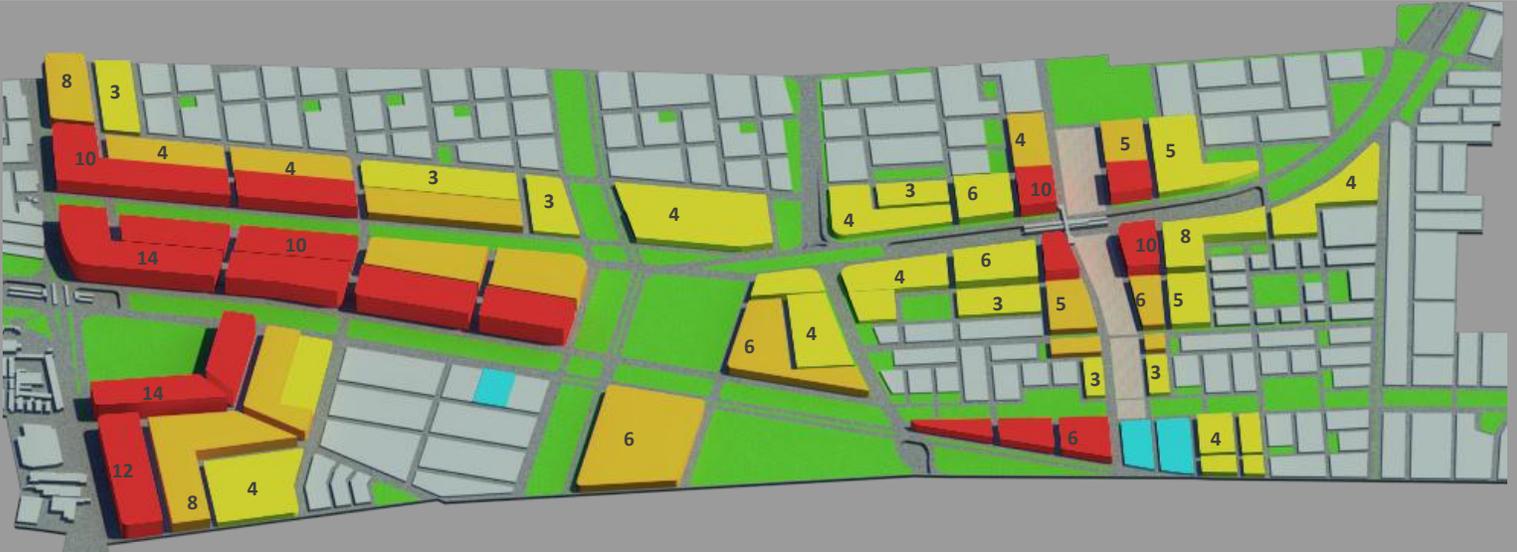


IMAGEN 21: Detalle propuesta volumétrica

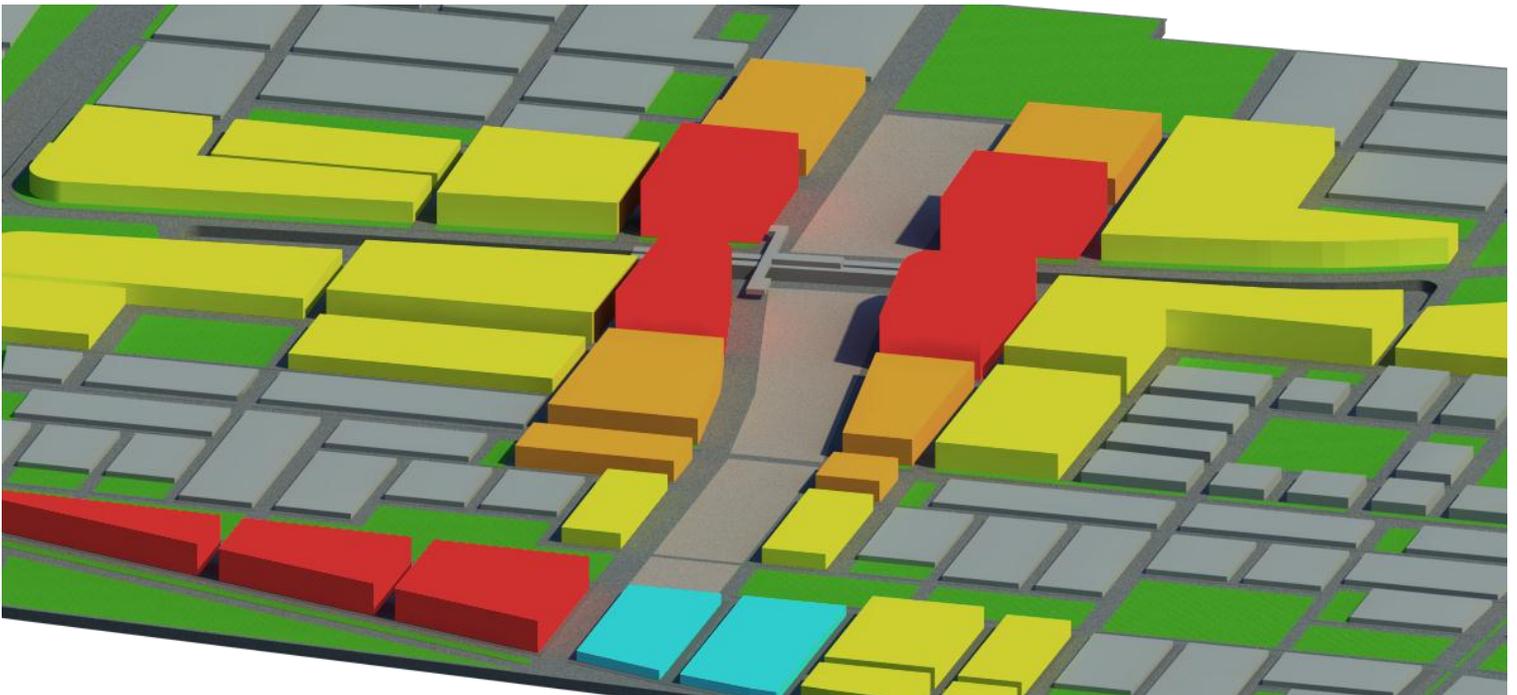
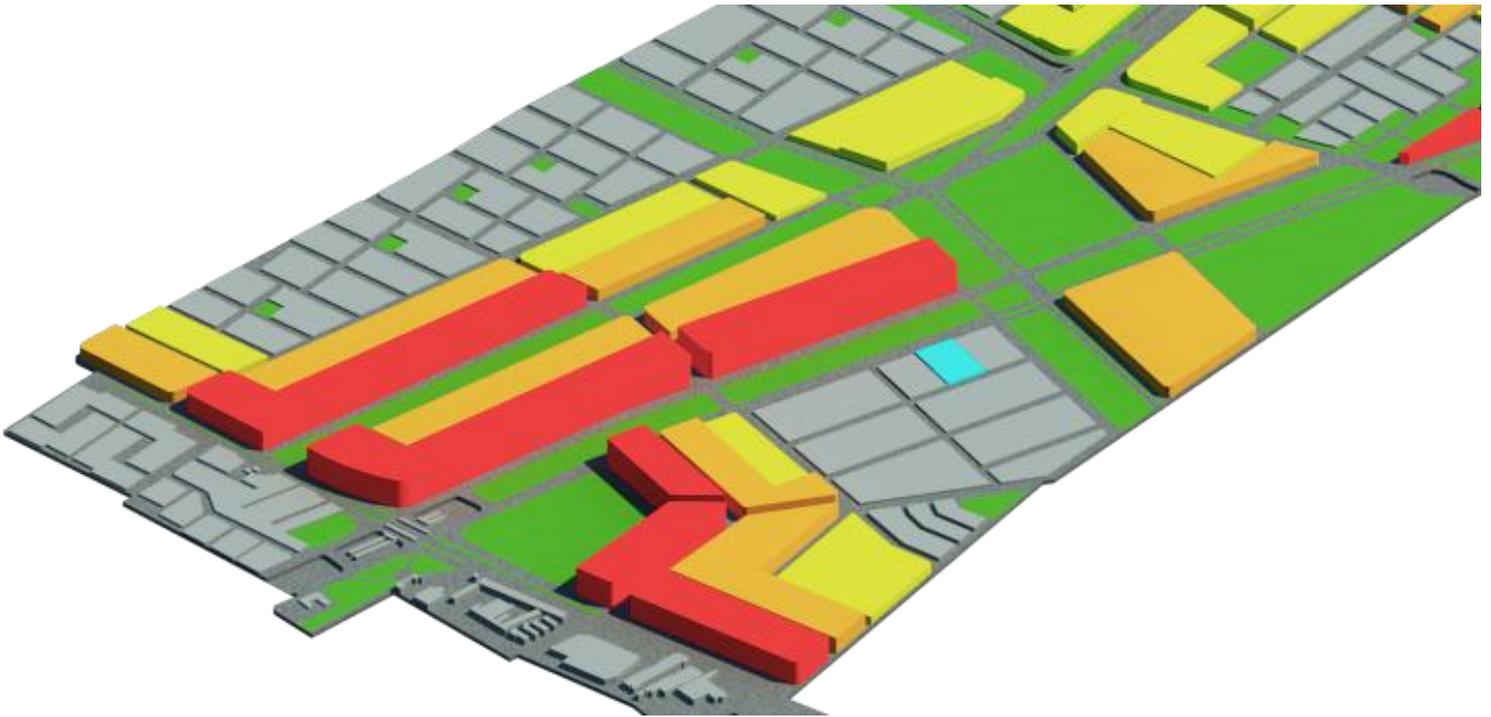


IMAGEN 22: Detalle propuesta volumétrica



En esta instancia se genera adicionalmente una propuesta volumétrica a modo de imagen objetivo general, en donde se evidencia con mayor claridad el criterio de gradualidad de las zonas residenciales mixtas. En este sentido, el eje verde articulador propiciará el desarrollo urbano de su entorno, por lo que se establece una mayor densidad poblacional en ella, mientras que al interior del área a intervenir la gradualidad tiende a disminuir para que las zonas residenciales propuestas enfrenten de una manera más amigable a las zonas residenciales a conversar (que tienen de 1 a 2 pisos).

Las centralidades son otro criterio de gradualidad, de este modo las zonas residenciales próximas al subcentro comunal y a la centralidad del metro La Granja presentan mayor densidad que las zonas residenciales que se internan hacia los bordes norte-sur.

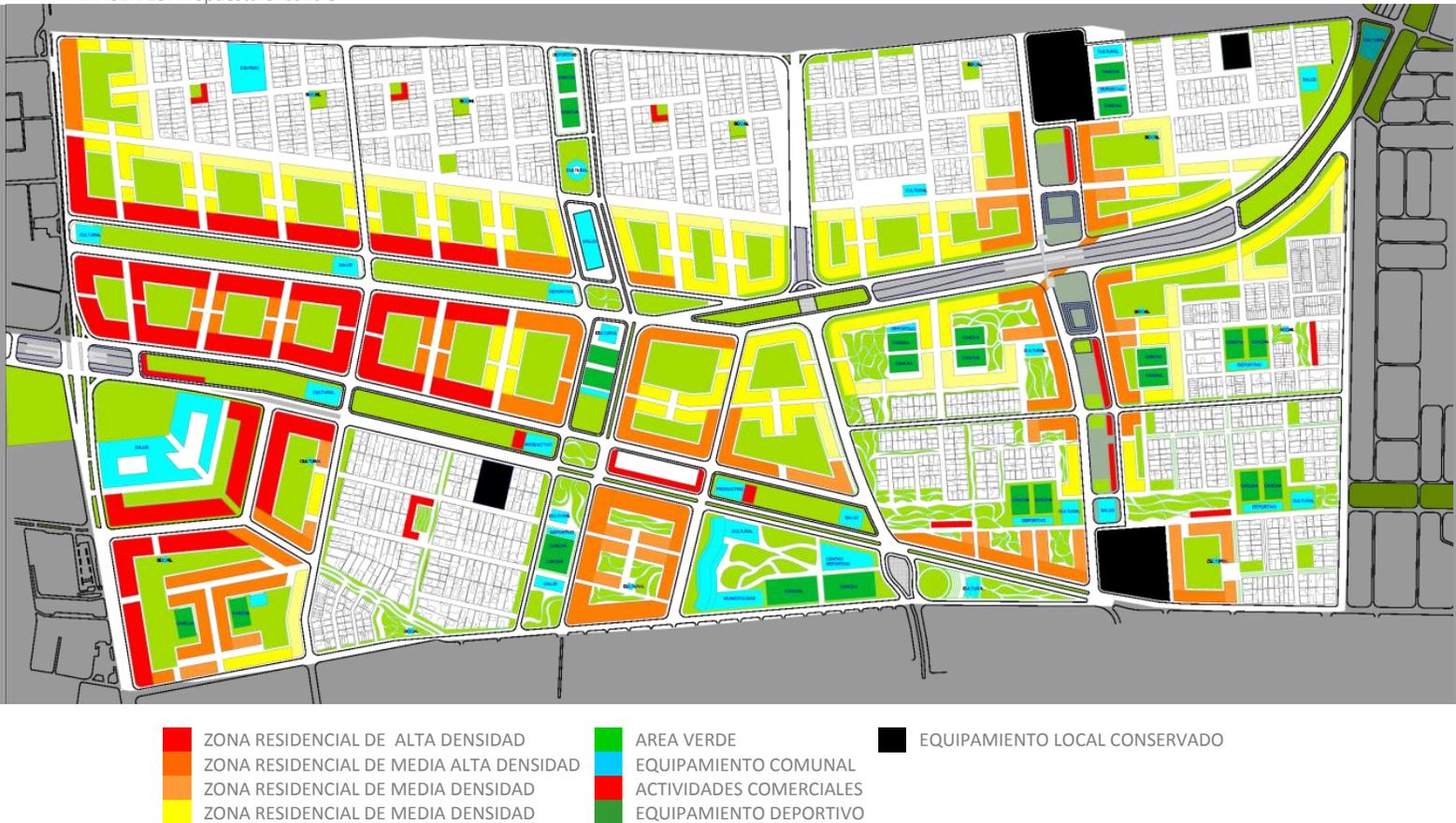
En esta propuesta aún no hay un planteamiento concreto respecto a la infraestructura urbana en sus diferentes escalas: equipamiento, actividades productivas, actividades comerciales, espacio público, entre otros.

Se define la propuesta únicamente a partir de la gradualidad de las zonas residenciales mixtas, teniendo en consideración que el resto del programa urbano responderá a esta misma lógica.

Por lo que los pasos siguientes deberían estar orientados a establecer un planteamiento con resto a la infraestructura urbana. Adicionalmente, se espera detallar como serán las intervenciones espaciales al interior de las manzanas, pues hasta este momento sólo se ha trabajado a grandes rasgos.

3) CORRECCIONES ANTERIORES AL PASE

IMAGEN 23: Propuesta Urbana 3



En esta etapa se mantiene la estructura urbana de la propuesta anterior pero se define con mayor detalle las formas de intervención de las manzanas bajo la lógica del urbanismo ecológico en donde se vacía su interior para configurar espacios públicos, áreas verdes y equipamientos a escala local que sirvan a los residentes de la misma manzana.

La gradualidad de densidad poblacional de las zonas residenciales se mantiene bajo esta lógica de configurar la manzana a partir de sus bordes y vaciando su interior. En este escenario al establecer las zonas de mayor densidad con actividades comerciales y equipamientos de carácter comunal en sus primeros pisos, se ensanchan las crujías que definen los bordes de la manzana. A su vez las zonas con menor densidad se configuran con una crujía óptima para usos residenciales y actividades mixtas locales.

Sin embargo, se reduce la cantidad de zonas residenciales con actividades comerciales en sus primeros pisos para no establecer una saturación y posterior deterioro de estas zonas, encausando la inversión privada en determinadas áreas a consolidar, asociadas a las proximidades del subcentro y el metro La Granja.

IMAGEN 24: Detalla de la propuesta



Si bien la estructura general del corredor verde continuo y ramificado se mantiene, se establece un planteamiento programático asociado, de carácter comunal en los ejes horizontales principales y de carácter local en los ejes perpendiculares.

A nivel de diseño, se hace una aproximación inicial de como podría ser las geometrías del sistema de áreas verdes en base a los criterios establecidos por el urbanismo ecológico a favor de las líneas sinuosas.

Por otra parte, se definen las intervenciones que se efectuaran en las zonas residenciales que se conservan, asociándoles actividades mixtas de proximidad.

En esta ocasión se opta por relocalizar la municipalidad hacia el sur-oriente del área de intervención, entre la av. Trinidad y Manuel Rodríguez, por considerarse que la anterior localización en torno a una estructura vial de carácter comunal, coartaba las relaciones cotidianas entre el residente y la administración local. En ese sentido la actual localización se enfrenta a las zonas residenciales en torno a una estructura vial local. Configurándose además como el Portal de Acceso desde la comuna de La Florida, sin que esto signifique una relación directa con los bordes colindantes entre una comuna y otra.

El subcentro esta vez se constituye como un área con oferta programática de salud, considerando que La Granja no cuenta con una Hospital de carácter comunal, este vendría a solucionar la demanda insatisfecha de los residentes.

La propuesta programática de la municipal se establece con otros equipamientos complementarios y áreas verdes para servir a los residentes.

4) ENTREGA PASE

La propuesta desarrollada para el proceso del Pase principalmente dinamiza la configuración de las manzanas en torno a la edificación en los bordes y el vacío interior, lo que establece una evolución formal que complejiza la volumetría monótona de la manzana de la propuesta anterior. En este sentido, esta se estructura ahora a partir de una línea de edificación variable que aumenta o disminuye de altura o se adelanta o se retranquea de la línea de fachada intencionando las centralidades.

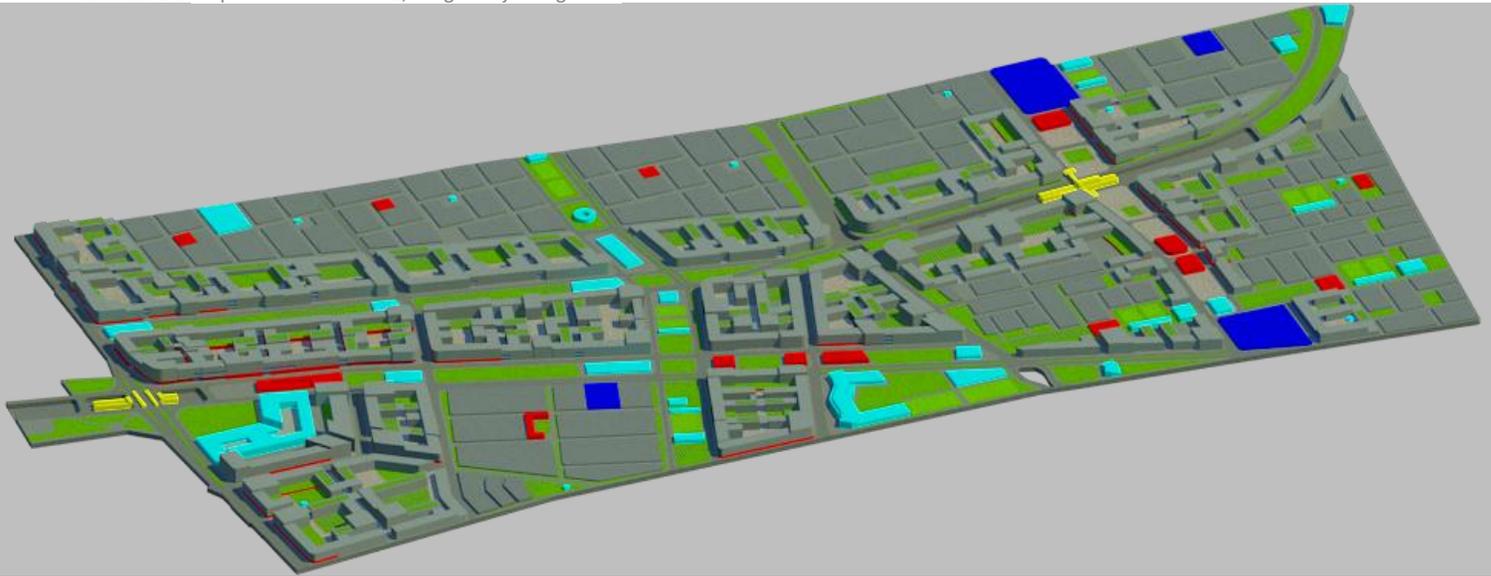
A partir de los criterios del urbanismo ecológico además de impulsar la generación de áreas verdes y espacios públicos interiores, se plantea la existencia de huertos urbanos en superficie y en cubierta como una actividad colaborativa entre los residentes que pretende establecer condiciones de autoabastecimiento alimentario.

La oferta programática asociada a los corredores verdes se escalan en relación a los criterios del urbanismo ecológico que determina tipos de equipamiento según las dimensiones de los escalones urbanos que sirven, desde actividades de proximidad hasta equipamientos comunales asociados a un escalón de ciudad.

IMAGEN 25: Propuesta Urbana 4



IMAGEN 26: Propuesta volumétrica 2, imagen objetivo general



La imagen objetivo general da cuenta del juego volumétrico que se genera en las fachadas de las manzanas, la definición de alturas fortalece la imagen de desarrollo urbano asociado a las centralidades y los corredores verdes como elementos generadores de plusvalías futuras.

Esta gradualidad que desciende al interior de las zonas residenciales, en esta propuesta volumétrica, resulta ser más clara que la propuesta volumétrica anterior en donde solo se definían las alturas de las manzanas.

En relación a las correcciones hechas en esta etapa, primeramente se cuestiona la materialización efectiva del criterio de gradualidad residencial que se plantea en relación a la densidad poblacional, ya que en planta la propuesta no establece una graduación física diferenciadora entre las tipologías residenciales. De este modo, por ejemplo las zonas residenciales de baja densidad que se localizan frente a las zonas residenciales existentes se presentan como bloques, que aunque bajos en altura, siguen configurando un traspaso poco amigable. De la misma manera las zonas residenciales de densidad media y alta no presentan una diferenciación clara en planta, por lo que se establece el replanteamiento de estos criterios.

Por otra parte, esta misma condición de bloque único configura traspasos cuestionables en los bordes del proyecto, en tanto que no se establece de forma clara las relaciones entre la estructura urbana del proyecto y las preexistentes del entorno.

IMAGEN 27: Detalle propuesta volumétrica

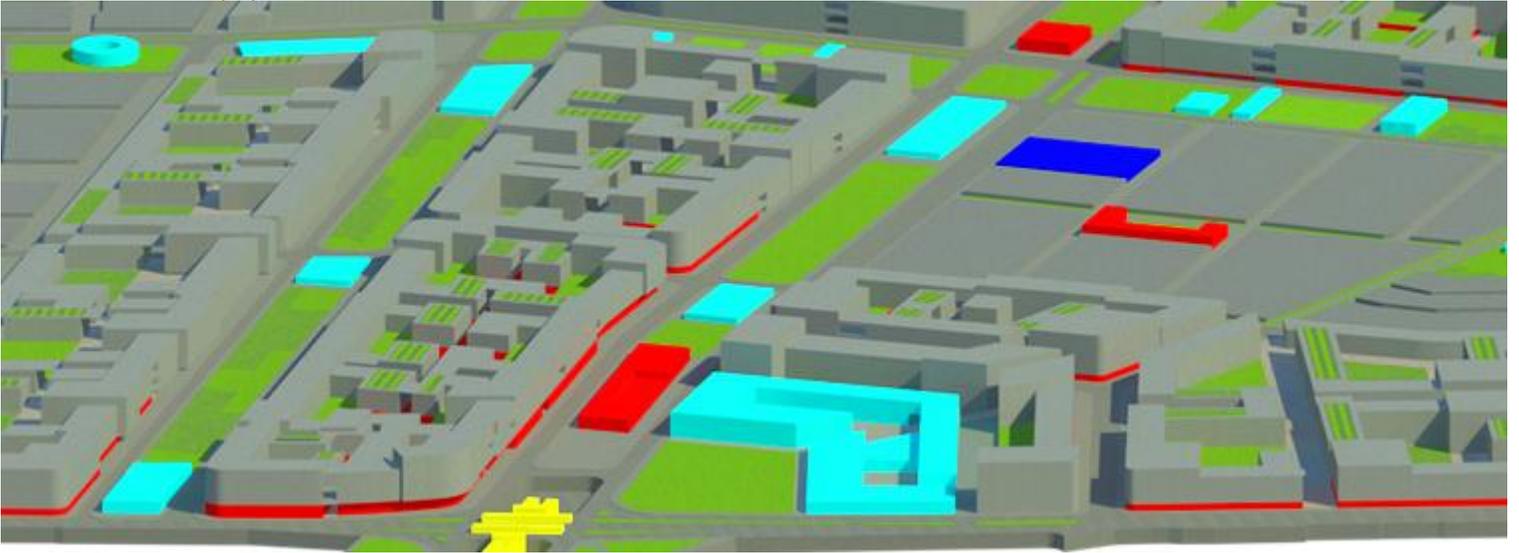
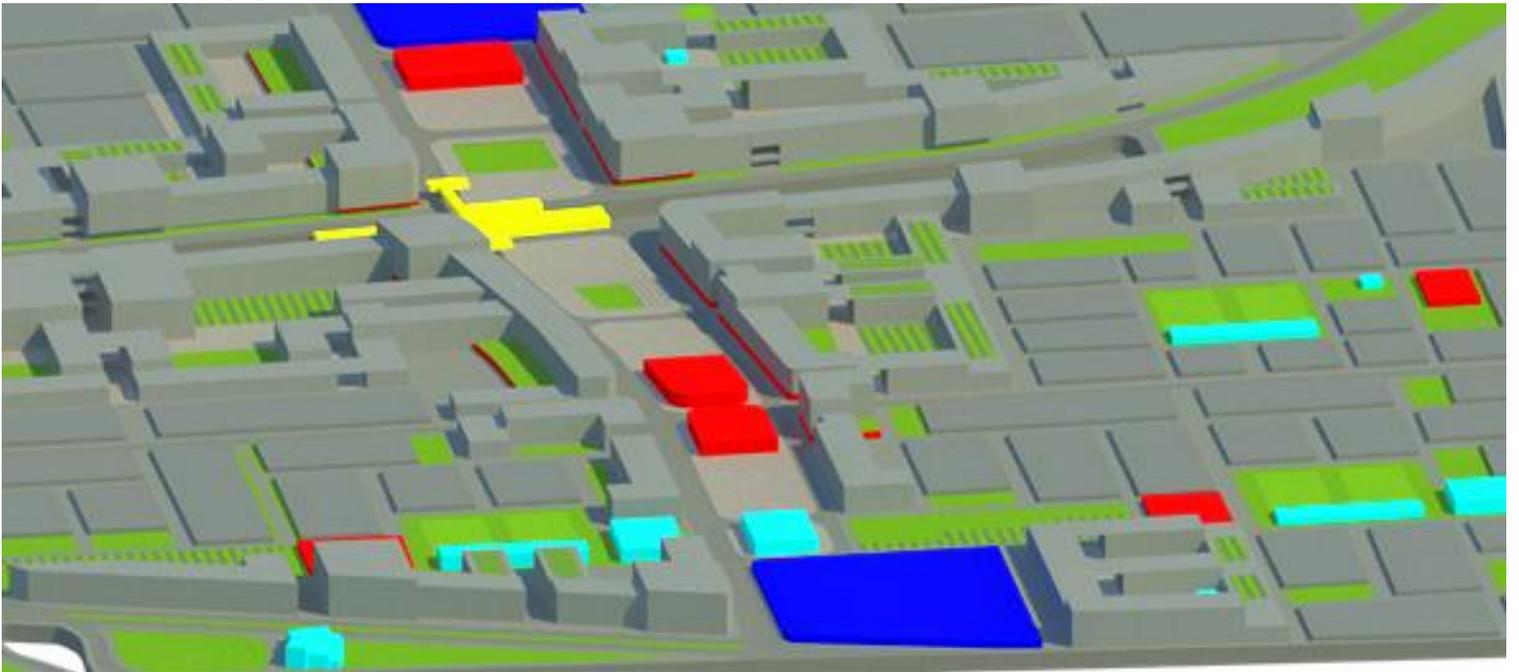


IMAGEN 28: Detalle propuesta volumétrica



5.3. PLAN MAESTRO AMÉRICO VESPUCIO SUR LA GRANJA 2050

El Plan Maestro está orientado a desarrollar una imagen objetiva y visión a futuro a 40 años plazo, en el tramo de la autopista Américo Vespucio comprendido entre las Av. Santa Rosa y Av. Punta Arenas, área central de la comuna de La Granja que hoy se presenta dividida precisamente por esta avenida intercomunal.

En base a una intervención integral de densificación residencial, inserción de comercio y servicios, equipamiento, áreas verdes, espacios públicos, el mejoramiento de la estructura vial y el desplazamiento de forma definitiva de la actividad industrial, en virtud de las potencialidades de inversión, accesibilidad, cohesión social y mejoramiento en la calidad de vida de los habitantes. El Plan Maestro se configura como una oportunidad de generar mayor equidad en el desarrollo urbano, como un medio para lograr el equilibrio urbano de la comuna.

Se pretende potenciar la inversión público-privada derivada de la condición estratégica del sector en relación a su accesibilidad y conectividad vial.

El plan de regeneración urbana constituye un proyecto de carácter intercomunal en la medida en que el anillo de circunvalación de Américo Vespucio es una vía estructurante que bordea el área metropolitana de la ciudad de Santiago, estableciendo condiciones para la continuidad del desarrollo urbano en la comuna de San Ramón y La Florida.

PROPUESTA URBANA

Al reconocer el partido general de la propuesta a partir del proceso evolutivo que supone el diseñar ha establecido la definición de una variedad de actuaciones para intervenir el área escogida:

- ▶ Configuración de corredores verdes en superficie en sentido oriente poniente, asociados a actividades productivas y equipamiento comunal
- ▶ Configuración de un corredor verde vertical asociado a equipamiento barrial y vecinal
- ▶ Configuración de centralidades entorno al sub centro comunal, al sector sur poniente de la municipalidad y la centralidad asociada al metro La Granja
- ▶ Configuración de zonas residenciales de uso mixto de alta, mediana y baja densidad en torno a la graduación que establecen las centralidades.
- ▶ Configuración de una oferta programática de equipamiento, comercio y servicios, espacio público y áreas verdes en sus diversas escalas de intervención.

La propuesta preliminar corresponde a las últimas correcciones realizadas en el taller de título, reflejando el proceso de diseño en torno a una estructura urbana que ha ido modificándose, detallándose y complejizándose tal como se ha descrito en el apartado anterior.

IMAGEN 29: Propuesta Urbana 5

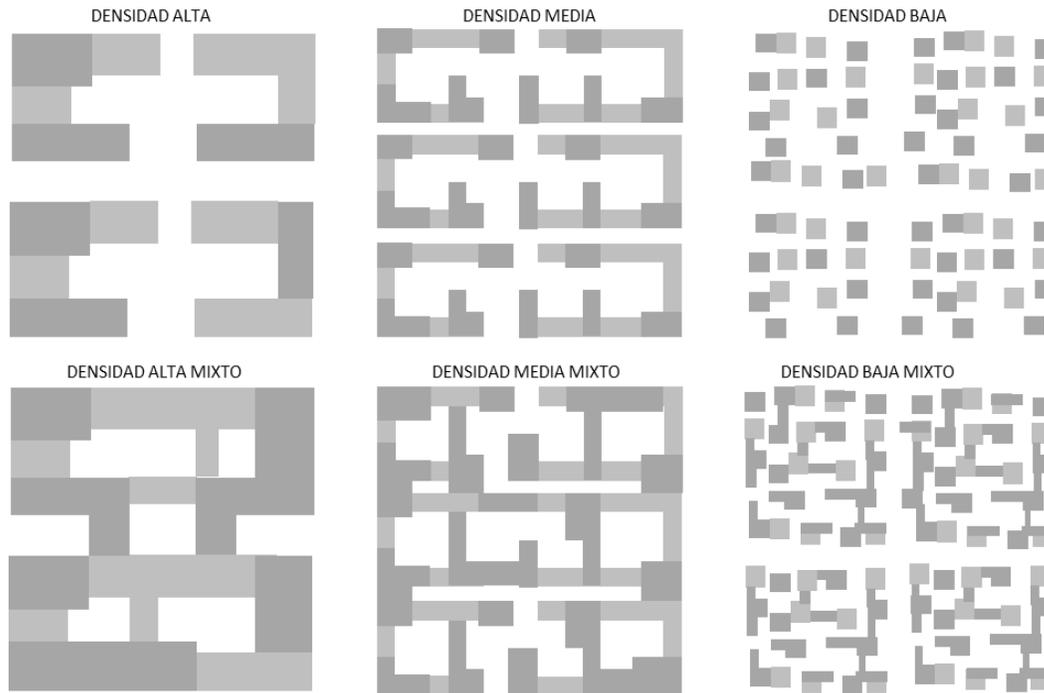


- ZONA RESIDENCIAL ALTA DENSIDAD CON COMERCIO
- ZONA RESIDENCIAL MEDIANA DENSIDAD CON EQUIPAMIENTO BARRIAL
- ZONA RESIDENCIAL MEDIANA DENSIDAD
- ZONA RESIDENCIAL BAJA DENSIDAD CON ACTIVIDADES DE PROXIMIDAD
- ZONA RESIDENCIAL BAJA DENSIDAD

En esta instancia la propuesta toma en consideración las correcciones hechas con posterioridad a la entrega del Pase. A partir de ello se ha replanteado el criterio de gradualidad residencial en relación a la densidad poblacional, planteando tres tipologías de zonas residenciales: una de alta densidad asociada a actividades comerciales y equipamiento comunal a nivel de superficie, otra de mediana densidad asociada a equipamiento barrial en superficie y por ultimo una de baja densidad asociada a actividades de proximidad.

De este modo, el traspaso entre la vivienda propuesta de baja densidad y las zonas residenciales existentes se establecen bajo una escala de actuación similar, de la misma forma las tipologías media y alta se configuran con una fisonomía diferente pero en donde se reconoce la gradualidad.

ESQUEMA 37: CONFIGURACIÓN DE LAS MANZANAS RESIDENCIALES



Adicionalmente la propuesta plantea la conexión del sistema de áreas verdes con San Ramón a través del Parque La Bandera y la prolongación del corredor verde en paralelo. Mientras que por La Florida se propone prolongar la iniciativa generada en la autopista Vespucio Sur, estableciendo un área verde en superficie que cubra la autopista y el metro, ello asociado al potencial de desarrollo urbano que presenta el sector de la autopista en esta comuna en donde ya existe variada oferta inmobiliaria. El sistema de áreas verdes también se conectará de norte a sur dentro en la comuna, asociando a su oferta programática los equipamientos deportivos existentes en esa dirección.

IMAGEN 30: Detalla de la propuesta



IMAGEN 31: Detalla de la propuesta volumétrica

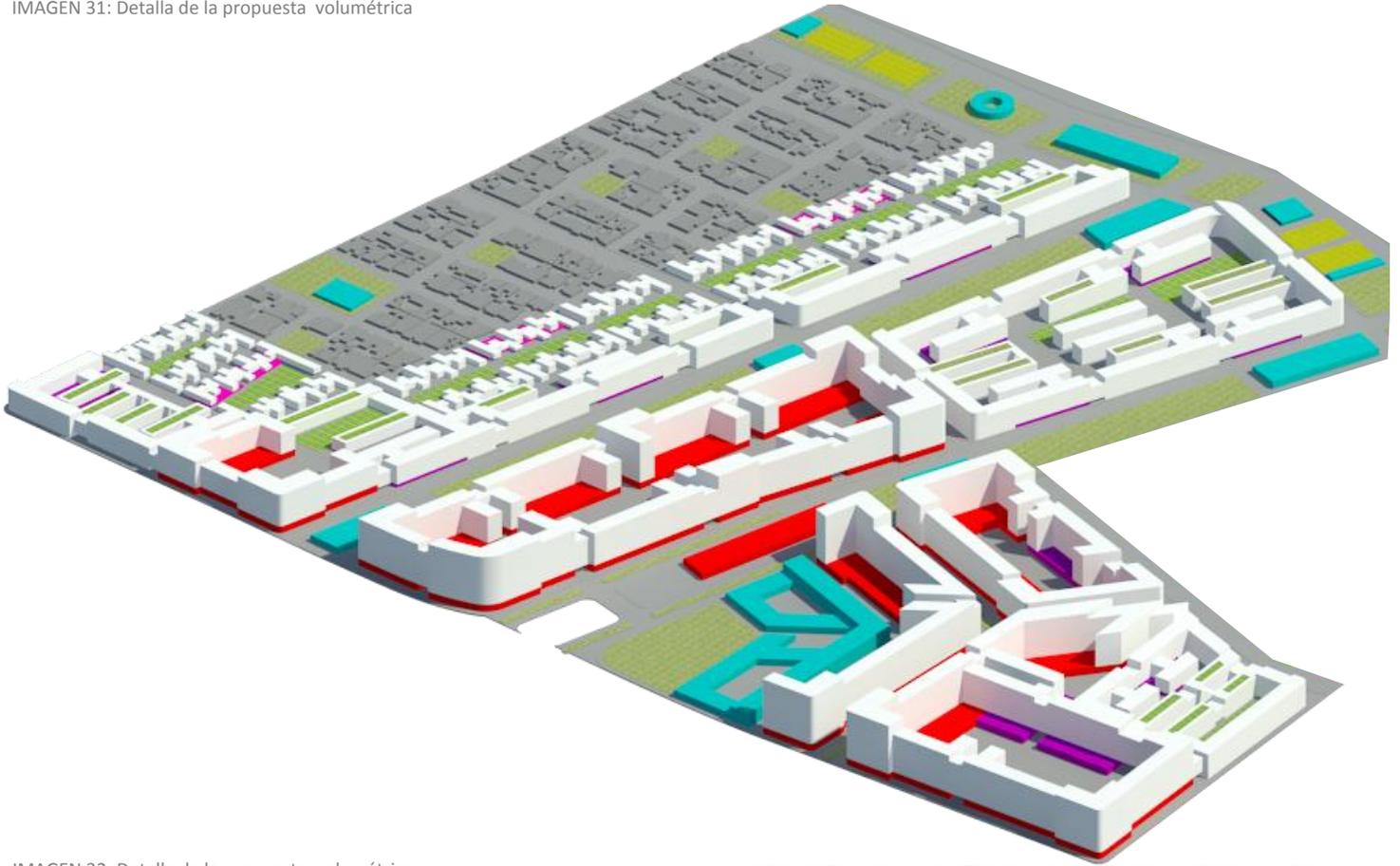
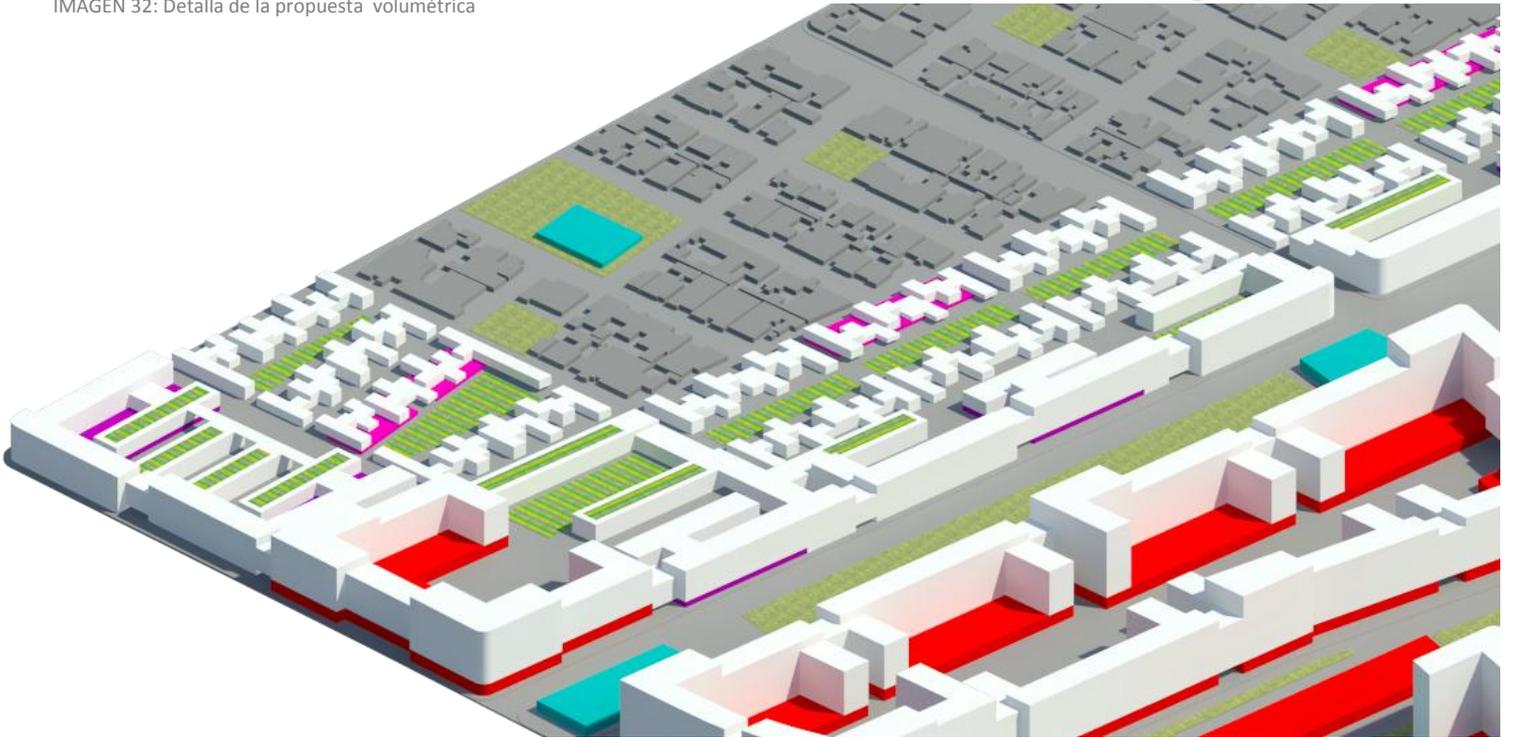


IMAGEN 32: Detalla de la propuesta volumétrica



Adicionalmente a este proceso de diseño preliminar en base a planos y propuestas volumétricas, se ha generado una aproximación formal a partir de referentes internacionales de como podrían ser esas imágenes objetivo particulares derivadas de los proyectos específicos que considera la propuesta.

ESPACIOS INTERIORES DE LA MANZANA RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD



MASTERPLAN PARA EL CLUSTER NACIONAL DE CREATIVIDAD, BEIJING / OFICINA SASAKI ASSOCIATES



PROPUESTA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE. IRINA/ C. COLOMÈS + F. ARCHITECTES NOMDEDEU + MICHAEL ROUSSEAU + ADRIAN MASTON

ESPACIOS INTERIORES DE LA MANZANA RESIDENCIAL DE MEDIANA DENSIDAD



PROPUESTA VIVIENDA SOCIAL EN COMUNIDAD. ITALIA/ ROSSIPRODI ASSOCIATI

ESTRUCTURA SINUOSA DE LAS ÁREAS VERDES INTERIOR DE MANZANA



REGENERACION DEL BARRIO DE SANKT KJELDS. DINAMARCA/ OFICINA TEDJE NATUR

CORREDOR VERDE ASOCIADO A EQUIPAMIENTO



PARQUE + VIVIENDA SOCIAL. ITALIA/ MAB ARQUITECTURA

ZONAS COMERCIALES A NIVEL DE SUPERFICIE



REAVILITACION DE LA CIUDAD DE ANDENNE. / OFICINA HAESVOETS FRÉDÉRIC ARCHITECTURE



GREAT CITY. CHINA/ ADRIAN SMITH + GORDON GILL ARCHITECTURE.

CAPÍTULO 6

DETALLES DE LA PROPUESTA

1. PROPUESTA PROGRAMÁTICA

2. ETAPAS DE PROYECTO

IMAGEN 33: AVS 360° La Granja



DETALLES DE LA PROPUESTA

En este capítulo se profundiza la descripción de la propuesta urbana en base a la determinación la propuesta programática asociada a una intervención multiescalar y las etapas del proyecto en el tiempo sobre la base de criterios político-normativos y de gestión urbana desarrollados posteriormente.

6.1. PROPUESTA PROGRAMÁTICA

En base a las condicionantes que se establece en el urbanismo ecológico con respecto a la habitabilidad, equipamiento y servicios básicos, se ha estructurado la propuesta programática del proyecto urbano.

La fundamentación teórica establece por una parte que existen escalas asociadas a la dotación de infraestructura urbana que se establece en relación a los escalones urbanos del vecindario, el barrio, el barrio- ciudad y la ciudad.

A partir de ello, se configura un esquema aproximado de escalones urbanos al interior del proyecto, de manera de establecer las tipologías de equipamiento que le corresponderán a cada sector en relación a un determinado dimensionamiento en m².



Los equipamientos planteados en la propuesta se definieron a partir de la utilización del que presentaba mayor m² por cada escalón urbano

EQUIPAMIENTO CULTURAL

ÁMBITO	EQUIPAMIENTO	M ² /HABITANTE	MODULO DE DOTACIÓN
VECINDARIO	CENTRO CÍVICO Y ASOCIATIVO	0,06	100
BARRIO	BIBLIOTECA PEQUEÑA	0,02	500
	CENTRO CULTURAL MONOFUNCIONAL	0,0375	750
BARRIO-CIUDAD	CENTRO CULTURAL POLIFUNCIONAL	0,1	2000
	CENTRO DE CULTO	0,025	1000
	BIBLIOTECA MEDIANA	0,02	1500
CIUDAD	CULTURAL SINGULAR	0,25	3000
	TOTAL	0,5125	

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

ÁMBITO	EQUIPAMIENTO	M ² /HABITANTE	MODULO DE DOTACIÓN
VECINDARIO	PISTAS PEQUEÑAS	0,35	540
BARRIO	SALAS Y PABELLONES	0,07	> 1 HA
	PISCINAS CUBIERTAS	0,01	variable
BARRIO-CIUDAD	SALAS Y PABELLONES	0,06	variable
	PISCINAS AL AIRE LIBRE	0,16	variable
	PISCINAS CUBIERTAS	0,011	variable
	CAMPO GRANDE	0,68	variable
CIUDAD	EQUIP, GRANDES EVENTOS	1,36	variable
	TOTAL	2,701	540

EQUIPAMIENTO EDUCATIVO

ÁMBITO	EQUIPAMIENTO	M ² /HABITANTE	MODULO DE DOTACIÓN
VECINDARIO	INFANTIL (1 ° Y 2 ° CICLO)	0,54	1000
	PRIMARIA	0,85	2400
BARRIO	SECUNDARIA OBLIGATORIA	0,8	3900
BARRIO-CIUDAD	BACHILLERATO + FP	0,46	5700
	ADULTOS + OCUPACIONAL	0,15	3000
	TOTAL	2,8	
CIUDAD	TERCER CICLO	0,85	6000
	TOTAL	3,65	

EQUIPAMIENTO SALUD

ÁMBITO	EQUIPAMIENTO	M ² /HABITANTE	MODULO DE DOTACIÓN
BARRIO	CENTRO DE SALUD	0,035	1000
	CENTRO DE URGENCIAS	0,015	300
BARRIO- CIUDAD	CENTRO DE SALUD ESPECIALIZADO	0,035	1000
	HOSPITAL ESPECIALIZADO	0,1	3000
CIUDAD	HOSPITAL	0,2	25000
	TOTAL	0,385	

EQUIPAMIENTO SOCIAL

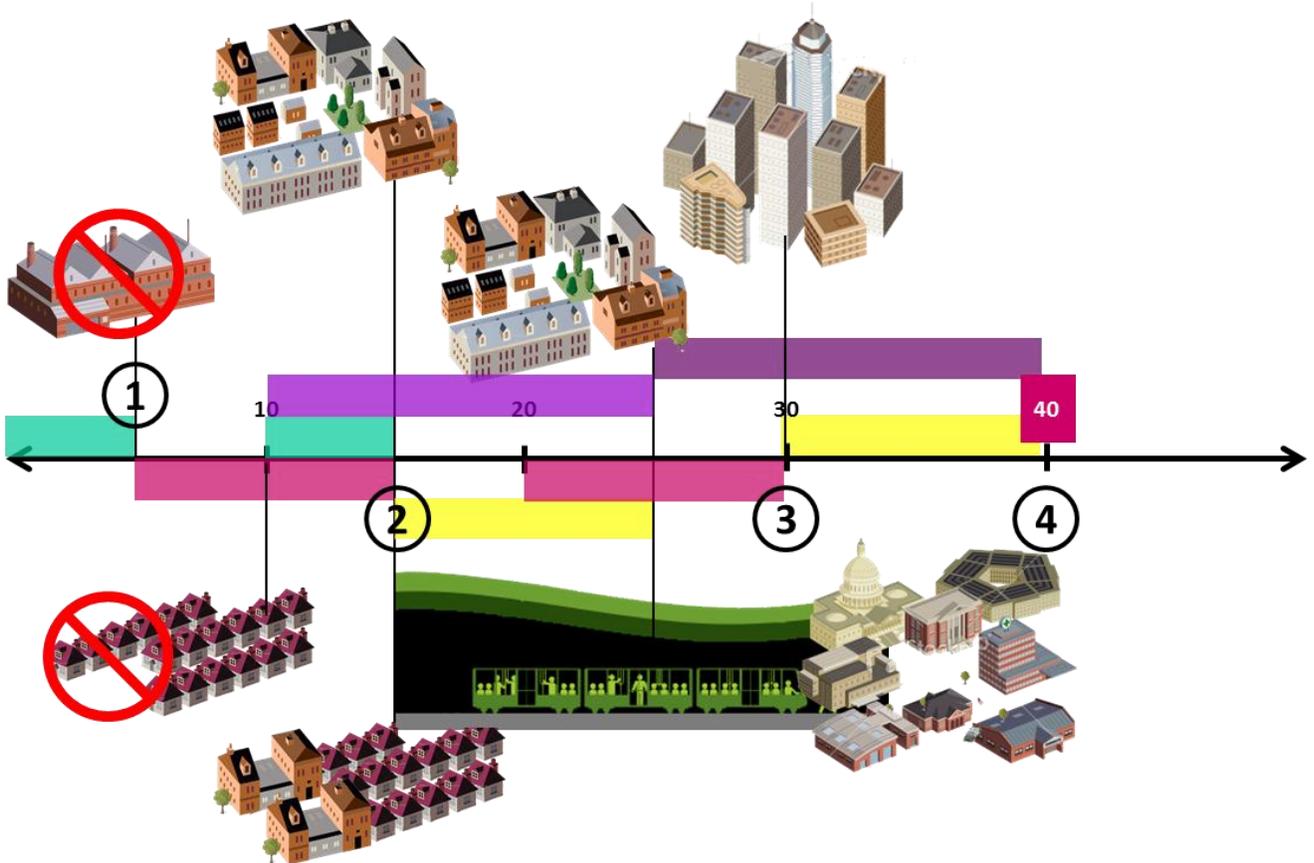
ÁMBITO	EQUIPAMIENTO	M ² /HABITANTE	MODULO DE DOTACIÓN
BARRIO	CENTROS PARA GENTE MAYOR	0,035	100
	CENTRO DE DÍA PERSONAS MAYORES	0,025	500
BARRIO- CIUDAD	RESIDENCIA GENTE MAYOR	0,13	5000
	ALOJAMIENTO ALTERNATIVO	0,223	5000
	CENTRO SERVICIOS SOCIALES	0,025	500
	CENTRO ESPECIALIZADO	0,025	variable
CIUDAD	CENTRO ACOGIDA	0,001	7000
	ALBERGUE	0,002	variable
	TOTAL	0,466	

6.2. ETAPAS DE PROYECTO

A partir de una secuencia cronológica se describirá el proceso que se llevará a cabo para concretar el proyecto urbano en relación a las acciones o hitos más relevantes de la propuesta, conjuntamente a la definición de las etapas que comprende el desarrollo del proceso de gestión urbana, establecido en el apartado de criterios de gestión urbana.

Se define primeramente que el periodo programado para la materialización del proyecto urbano se verá concretado a 40 años plazo, estableciendo con ello intervalos de acción de 10 años para la realización de los proyectos específicos, que a su vez sugieren un proceso de gestión que va desde la coordinación de los diferentes actores urbanos involucrados, el desarrollo conjunto de la planificación en relación a sus intereses particulares, la consolidación de estrategias y finalmente la construcción efectiva de los proyectos.

ESQUEMA X: ETAPA DE PROYECTO



1



Un primer hito se establece con la eliminación de las zonas industriales, de producción masiva, y de actividades que presten servicios que degradan aun más el sector como son las instalaciones de infraestructura vial y moteles.

Esta área posteriormente estará destinada a zonas residenciales de densidad medias y altas con uso mixto asociado a equipamiento y actividades comerciales. Como zona estratégica colindante al corredor verde propuesto se ha establecido su condición de desarrollo urbano, estableciendo con ello una intervención de renovación urbana asociada a posibles inversiones inmobiliarias.

2



En una segunda etapa se definirán las zonas residenciales existentes a conservar y las que estarán afectas a un cambio de uso de suelo bajo una condición de vivienda de baja densidad asociada a actividades de proximidad.

En este caso la nueva oferta residencial vendrá a posicionarse como la vivienda de baja densidad en donde bajo criterios proyectados hacia 40 años más, en relación aun desarrollo urbano sostenible se reconocerá en mayor medida el valor de la alta densidad con condiciones de oferta programática urbanas equilibradas por sobre las intervenciones de urbanizar nuevas áreas. Por lo que sus los patrones de densidad se habrán elevado para configurar una ciudad más compacta y diversa.

Durante la tercera etapa se dará curso al enterramiento del tramo de la autopista Vespucio Sur desde Santa Rosa hasta el Acceso Sur, configurando en superficie los corredores en sentido oriente ponente de carácter comunal y el corredor perpendicular con características locales.

Esta condición adelantada con que se plantea las obras públicas asociadas a la Concesionaria y el Metro obedecen a la lógica de coordinar relaciones entre el sector privado y el público. En este sentido, el sector privado verá estas intervenciones iniciales que estructuran la propuesta como un detonante de otros proyectos que atraerán actividades comerciales y oferta inmobiliaria.

3



Los corredores verdes urbanos que se han configurado en la etapa anterior, ahora se consolidan a partir de la dotación de equipamiento, actividades productivas y comerciales de escala comunal. Paralelo a ello se dota de equipamiento de carácter barrial y local a la centralidad asociadas al Metro La Granja y al corredor verde que traspasa las zonas residenciales del suroriente.

Adicionalmente se plantea la construcción masiva de viviendas de mediana densidad de tal manera de generar un proceso de consolidación de las principales centralidades propuestas, a partir de la definición y articulación desde el interior del proyecto de modo de establecer traspasos mejor resueltos entre las diferentes gradualidades escalares, tipológicas y físicas que se plantean.

En una cuarta etapa se desarrollan las propuestas tipológicas de vivienda de alta densidad asociadas a equipamientos de escala intercomunal o comunal y actividades comerciales, su localización configurará la oferta urbana restante para estructurar un área de desarrollo urbano con potencial de inversión. Paralelo a ello se desarrolla la propuesta específica de la municipalidad.

Tras finalizar las intervenciones detonadoras de inversión y regeneración urbana, en un plazo de 40 años, se establece posteriormente un periodo de consolidación de 10 años en donde se dará continuidad a la gestión del proyecto continuará en sus ejercicios las diferentes instituciones y organizaciones gestadas.



CRITERIOS POLÍTICO-NORMATIVOS

1. NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE

2. EVALUACIÓN CRÍTICA

3. PROPUESTA POLÍTICO NORMATIVA

IMAGEN 34: PRMS



CRITERIOS POLÍTICO-NORMATIVOS

En este capítulo se analiza la normativa urbanística vigente, para luego establecer una evaluación crítica y posterior determinación de posturas alternativas necesarias para orientar la materialización concreta del proyecto.

7.1. NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE

El estudio y análisis de la institucionalidad y normativa urbanística vigente en Chile resulta ser un ámbito importante dentro del proceso de desarrollo del proyecto urbano en tanto ayude a la comprensión del funcionamiento y el papel de los sistemas jurídico e institucionales en la tarea del ordenamiento territorial.

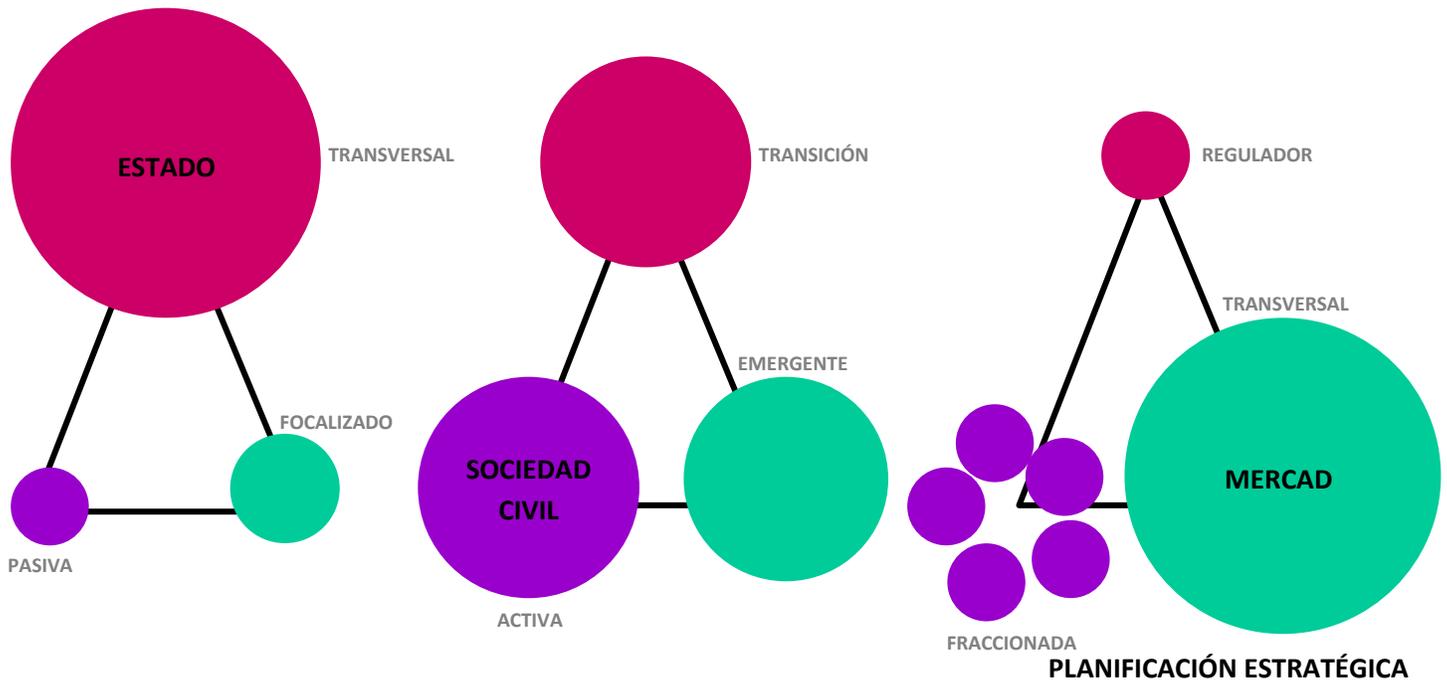
En este sentido, este proceso permitirá diagnosticar las virtudes, los defectos, las políticas e instrumentos eficientes e ineficientes del sistema de planificación. Otro aspecto considerable en este proceso es el reconocimiento de los organismos públicos que tienen mayor competencia hoy, para intervenir en materia territorial y cuáles son sus respectivas funciones y atribuciones, así como su grado de coordinación o coherencia en la operación con otros organismos públicos y privados relevantes. Adicionalmente se hará una aproximación a la institucionalidad y leyes específicas que atañen al proyecto urbano en relación a su contexto particular.

Hoy Chile se destaca y se le reconoce en el ámbito internacional, por ser uno de los países latinoamericanos pioneros en firmar innumerables tratados de libre comercio con países desarrollados, por presentar una mayor apertura económica en cuanto a su industria de exportación y por presentar altas tasas de crecimiento económico. Este fuerte desarrollo económico deriva por una parte del modelo socioeconómico neoliberal imperante, caracterizado por el libre juego de bienes y servicios y donde el mercado resulta ser el principal asignador de recursos, mientras que el Estado ejerce un rol regulador y principalmente subsidiario, respecto del papel central que se le asigna al sector privado. *(Gaete, 2003)*

Si bien el objetivo declarado del Estado, es asegurar el Bien Común o Interés General, para lo cual actúa en distintas dimensiones y momentos intentando corregir los efectos negativos del modelo.

La implantación del modelo económico neoliberal trajo consigo una disminución drástica del Estado en la economía, servicios públicos y en las demás dimensiones de la sociedad, con una sistemática negación de asumir sistemas y mecanismos que fortalezcan su responsabilidad de cautelar y promover el bien común tal como lo establece la Constitución Política, elevando a rango constitucional el hecho de que el Estado ejerza sólo un rol subsidiario. Es así que los procesos de planificación propios del sector público y los tradicionales instrumentos de política pública nacional, regional y comunal urbana presentan actualmente una lógica de crecimiento e inversión económica.

ESQUEMA 38: EVOLUCIÓN MAPA DE PODER



FUENTE: Participación ciudadana y planificación urbana, p.1

Sin embargo, las externalidades negativas del fuerte crecimiento macroeconómico derivan en un desentendimiento de la microeconomía. Situación que ha influido seriamente en la falta de integración, cohesión social y en la calidad de vida que hoy presenta las ciudades. La mano de obra se ha incorporado al modelo como una variable de flexibilidad de contratación y despido, sin pensar en mecanismos para su protección, capacitación y mejoramiento laboral. Así también los recursos naturales como el aire, el agua, la tierra se han incorporado como una variable flexible en su explotación, sin pensar en sistemas adecuados de evaluación de impacto ambiental. (Iturriaga, 2003)

Algunos indicadores a modo de ejemplo son los siguientes: la fuerte concentración de la riqueza, la gran cantidad de horas de trabajo con muy baja productividad, los grandes impactos medioambientales, las grandes concentraciones poblacionales y de la producción, el fuerte centralismo en las decisiones, los importantes problemas de coordinación entre distintos niveles institucionales del Estado, las fuertes deficiencias del Estado en la promoción, administración, gestión y control del ordenamiento territorial, desarrollo urbano, y en la evaluación y seguimiento de las políticas, planes, programas y proyectos urbanos. (Gaete, 2005)

El desarrollo urbano en este contexto es la síntesis y el resultado de los múltiples procesos derivados tanto de las actividades de la acción privada como de la acción pública. Este desarrollo es el generador del crecimiento urbano, es decir, de la modalidad que adquiere el área urbana por el proceso de urbanización y construcción.

En el marco del modelo socioeconómico vigente en Chile, podemos entender la ciudad como un área territorial en el cual interviene múltiples actores y en donde se expresan necesidades y problemáticas,

traducibles en términos de la gestión privada como oferta y demanda. Las áreas urbanas en este contexto van tomando forma a través de las actividades económicas que se desarrollan en ellas, conjuntamente con la concentración de grandes densidades poblacionales, distribuidas en el territorio urbano. Al ser éste un recurso escaso por excelencia la gestión privada, entiende a la ciudad como sujeto y objeto de iniciativas e inversiones que generan demandas y ofertas de localización. *(Gaete, 2003)*

Desde esta óptica, las ciudades capitalizan las inversiones, aumentando la atracción de habitantes, llevando al límite la oferta inmobiliaria y el recurso del suelo, incrementando de esta manera su precio por sobre su valor original.

En Chile, este crecimiento urbano es inorgánico, disgregado y monofuncional, lo que produce externalidades negativas para los habitantes. Efectos que posteriormente se traducen en ineficiencias que no solo afectan a la misma ciudad en tanto problemáticas urbanas (contaminación, congestión, riesgos potenciales, segregación social y conflictos sociales), sino también al mismo mercado que se estanca, sufre de inflación y pierde reconocimiento en el exterior.

Este aspecto es de particular importancia si se tiene presente que, en Chile, el 86% del Producto Interno Bruto se genera en áreas urbanas. Ello implica que la necesidad de mantener tasas de crecimiento económico a un ritmo adecuado, está fuertemente vinculada a mantener centros urbanos eficientes y funcionales al proceso de producción de bienes y servicios. Este es un antecedente clave para enmarcar una propuesta sobre la base de un sistema de administración y gestión del urbanismo eficiente.

Esto es esencial de abordar por que cada vez más las características que el estilo de desarrollo urbano adopte se torna determinante para el cumplimiento de los objetivos y metas del desarrollo económico en concordancia con los objetivos y metas globales de la sociedad. Y ese rol es de la esencia del Estado en tanto la nación jurídicamente organizada.

Paradójicamente, el desarrollo urbano del país ha presentado resultados no deseados derivados de las actividades económicas y el modelo de administración y gestión del urbanismo que no responden a las exigencias del propio sistema económico imperante ni al rol del Estado como asegurador del bien común en el ámbito urbano. Especialmente en los niveles regionales y comunales, donde las ciudades se caracterizan por estar enfrentadas a bajos presupuestos, escasa capacidad de los órganos responsables del desarrollo urbano y a la insuficiencia de instrumental para abordar con mayor eficiencia un desarrollo que satisfaga las necesidades de los habitantes y de la propia actividad económica y de producción. *(Iturriaga, 2003)*

Hay aspectos esenciales de la vida en sociedad que tienen un importante impacto territorial, que no son sujeto de interés por parte de la gestión privada. En este contexto los poderes públicos del Estado, deben intentar prevenir o mitigar, según los casos, por cuanto afectan a esa misma sociedad o parte importante de ella. Por lo mismo, la política pública, la legislación y la planificación urbanas constituyen instrumentos propios del Estado en su dimensión reguladora.

La tensión entre Estado y Mercado tiende a plantearse exclusivamente en términos antagónicos, pero en la realidad, es posible verificar que no hay tal incompatibilidad. La necesidad de contar con las ventajas de un mercado libre y, a su vez, con los marcos regulatorios del Estado, abren espacio para buscar su compatibilidad y complementariedad. *(Gaete, 2005)*

7.1.1. INSTRUMENTOS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

ESQUEMA 39: NIVELES JERÁRQUICOS DE LAS LEYES E INSTRUMENTOS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL



FUENTE: Historia y fundamentos: Orígenes de la planificación urbana moderna y paradigmas contemporáneos del desarrollo urbano y regional, p.12

La planificación urbana en Chile, tiene por objeto encauzar un proceso de control sobre el desarrollo de las ciudades, con el fin de ordenarlas espacialmente, ofrecer oportunidades de inversión por medio de proyectos, cuidar sus recursos, proteger el bien común y hacer la vida de las personas más llevadera y segura. Sin embargo, su aplicación en el territorio ha generado problemáticas derivadas del funcionamiento propio del aparato estatal que al no establecer una definición explícita de sus responsabilidades va complejizando el desarrollo de una política integrada, coherente y efectiva. Sistemáticamente se superponen las competencias entre actores gubernamentales que se organizan sobre una base sectorial, con escasa coordinación horizontal.

Por otra parte, se establecen dificultades de tipo ideológico, en relación a la poca delimitación de facultades entre el aparato público y el sector privado: las intervenciones públicas por una parte son vistas como una distorsión a la libre iniciativa propia de economías centralistas. Mientras que, la no regulación es vista como una imposición del mercado que solo busca la rentabilidad por sobre el bien común. (Bustos, 1998)

Adicionalmente, los instrumentos vigentes presentan una escasa flexibilidad tanto para incorporar las transformaciones originadas por la dinámica económica, los riesgos potenciales y la creciente necesidad de participación ciudadana.

El ordenamiento territorial que pretende implementarse en Chile, obedece a una forma de gestión vertical, que se realiza a través de mecanismos y normas jurídicas, especiales para cada sector comprometido en la temática territorial.

Para el cumplimiento de sus funciones el Estado se da un soporte organizacional que se expresa en una estructura administrativa para la gestión pública del urbanismo a partir del Presidente de la República, en el marco de las potestades que la Constitución y la ley le otorgan. El Presidente, para estos efectos, se apoya en una Secretaría de Estado (el Ministerio de Vivienda y Urbanismo), a través de la cual se articulan las distintas instancias de administración en los niveles territoriales correspondientes.

El marco jurídico para el despliegue organizacional-territorial de la administración del urbanismo en Chile esta dado especialmente por las Leyes Orgánicas del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, de las Secretarías Regionales Ministeriales (SEREMI) y de los Servicios de Vivienda y Urbanización (SERVIU).

El ordenamiento territorial se encuentra regulado posteriormente por una serie de cuerpos legales específicos y parciales, como Transporte, Vivienda, Agricultura, Energía, Medio Ambiente, Obras Publicas etc.

El Ministerio de Vivienda y Urbanismo tiene la responsabilidad de orientar el desarrollo urbano del país. Para ello se organiza, en el ámbito nacional, en divisiones y materializa sus funciones de estudio, revisión, proposición y seguimiento a través de la División de Desarrollo Urbano y, en el ámbito regional, por medio de las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo (SEREMI). Estas últimas se vinculan en el nivel local con las Direcciones de Obras en las Municipalidades de las comunas correspondientes a la región respectiva, mediante los Departamentos de Desarrollo Urbano e Infraestructura. *(Gaete, 2005)*

Existen además otras instituciones emergentes en el país que forman parte de la estructura orgánica del aparato público en relación al ordenamiento territorial:

El Comité de Ministros de Desarrollo Urbano y Ordenación Territorial fue creado por Decreto, presidido por el Ministro de Vivienda y Bienes Nacionales. Lo integran, además, los ministros de Obras Públicas, entre otros. Es la instancia más nueva y la de mayor jerarquía institucional que existe. Sin embargo lleva años sin funcionar.

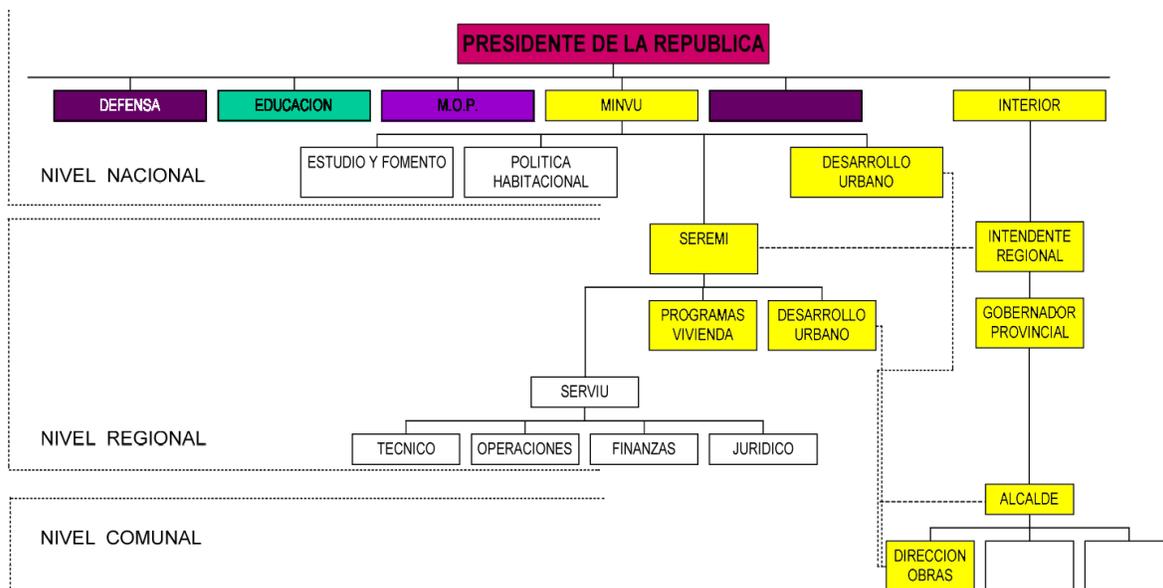
La Comisión Regional de Ordenación Territorial es la instancias presididas por el intendente, formada por los diversos SEREMI's vinculados a políticas territoriales, en los cuales también se han integrado algunos servicios, tales como el SERNATUR y CONAMA. Están abocados principalmente a coordinar esfuerzos en la ordenación territorial, revisar los planes interprovinciales e intercomunales y buscar métodos de trabajo que les permitan mejorar la eficacia y su gestión. Son instituciones que funcionan sin periodicidad y en algunas regiones no existe dicha comisión.

La Comisión Nacional del Borde Costero del Litoral, creado a partir del Decreto promulgado en 1994 que establecía la política nacional de uso de borde costero del litoral de la República. Se integra del Ministro de Defensa Nacional, el Subsecretario de Marina, un representante de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y un Administrativo del Ministerio del Interior, la Subsecretaría de Pesca, del Ministerio de Economía, Minería y Energía, del Ministerio de Planificación y Cooperación, del Ministerio de Obra Públicas, Transporte y

Telecomunicaciones, del Ministerio de Vivienda y Bienes Nacionales, la Armada de Chile, el Servicio Nacional de Turismo y de la CONAMA.

La función principal de la comisión es impulsar la política de uso de borde costero proponiendo una zonificación de los espacios del borde costero, implementando las políticas nacionales del uso del borde costero, formulando proposiciones a las autoridades responsables de los planes comunales e Intercomunales, a fin que exista coherencia en el uso del borde costero del litoral. (Iturriaga, 2003)

ESQUEMA 40: ORGANIGRAMA DE LOS ORGANISMOS PÚBLICOS INVOLUCRADOS EN EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL



FUENTE: Hacia un modelo de administración y gestión urbanismo para ciudades intermedias, p.35

TABLA 14: ACTORES PÚBLICOS INVOLUCRADOS DIRECTA O INDIRECTAMENTE EN ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Gobiernos Regionales	Estrategia Regional de Desarrollo Aprobación de instrumentos de P.R. comunales e Intercomunales
M. de Bienes Nacionales	Concesiones de tierras fiscales
M. de Agricultura	Legislación sobre comunidades Agrícolas Ley 3.557, de Protección Agrícola Ley 3.516, División de Predios Rústicos Ley 3516 de Predios Rústicos Ley de Bosques Ley 18.378, Distritos de conservación de suelos, bosque y agua. Planes de manejo
M. de Minería	Código de Minería Geología Aplicada Estudio de Riesgos
M. de Vivienda y Urbanismo	Política Nacional de Desarrollo Urbano Ley General de Urbanismo y Construcciones Plan Regional de Desarrollo Urbano Planes Reguladores Intercomunales Política Nacional de Uso del Borde Costero Ley 3.516, División de Predios Rústicos
M. de Economía SERNATUR	Planes de Ordenamiento Turístico Zonas y Centros de Interés Turístico
M. Secretaria Gral. de la Presidencia	Ley de Bases del Medio Ambiente

CONAMA	Declaración de zonas saturadas Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental
M. de Obras Públicas Dirección de Planeamiento DGA	Planificación de las principales obras en infraestructura Política de Concesiones Viales Coordinación de los planes y necesidades de la planificación del desarrollo urbano Código de Aguas
M. de Planificación y Cooperación CONADI	Apoyo Metodológico a la formulación de Estrategias Regionales de Desarrollo Áreas de Desarrollo Indígena
M. de Defensa, Subsecretaría de Marina	Política Nacional de Uso del Borde Costero Zonificación Borde Costero
Ministerio de Relaciones Exteriores	Definición de Zonas Fronterizas
C. N. de Uso del Borde Costero	Política Nacional de Uso de Borde Costero
Comisión Mixta de Agricultura, Urbanismo, Turismo y Bienes Nacionales (Interministerial)	Modificaciones de límites urbanos y cambio de uso del suelo agrícola, y/o con fines no agrícolas. Incorporación en los instrumentos legales de planificación existentes, los planes de ordenamiento físico propuestos y elaborados por el SERNATUR
Municipalidades	Limite Urbano Planes Seccionales Planes Reguladores Comunes Planes Reguladores Intercomunales Ley 3.516, División de Predios Rústicos Planes de Ordenamiento turístico

FUENTE: Ordenamiento territorial en Chile: instituciones, instrumentos, problemas y propuestas, p. 57

TABLA 15: ORGANIGRAMA LEGAL-TERRITORIAL DE LA PLANIFICACIÓN URBANA EN CHILE

NIVEL DE POLÍTICA	NIVEL NACIONAL	NIVEL REGIONAL	NIVEL METROPOLITANO	NIVEL COMUNAL
POLÍTICAS URBANAS Y LINEAMINENTOS	LEY GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES ORDENANZA GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES	PLAN DE DESARROLLO REGIONAL PLAN REGIONAL DE DESARROLLO URBANO PLAN REGIONAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL	PLAN REGULADOR COMUNAL PLAN SECCIONAL LIMITE URBANO

FUENTE: Hacia un Modelo de Administración y Gestión para Ciudades Intermedias, p.118

Los instrumentos asociados al proceso de planificación territorial, son los referidos a la planificación urbana, en los diferentes niveles territoriales de la administración nacional. Estos son:

► **PLANIFICACIÓN URBANA NACIONAL A NIVEL DE POLÍTICAS Y LINEAMIENTOS**

▷ **POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO URBANO**

La presente Política Nacional de Desarrollo Urbano 2013 fue elaborada por una comisión asesora mandatada por el Presidente de la República.

El objetivo de la PNDU es fijar una carta de navegación para ordenar el crecimiento de las ciudades con una mirada a largo plazo, definiendo principios y metas en cuatro grandes ejes.

El primero eje es promover la integración social de los grupos más vulnerables, bajo el entendido de que ya no basta con erradicar campamentos o inaugurar nuevos conjuntos habitacionales. Se establece la necesidad de recuperar barrios críticos con entornos segregados e inseguros, además de tomar medidas para evitar la aparición de futuros focos de segregación, reservando buenos terrenos para viviendas sociales y creando subsidios que promuevan el arriendo y la creación de barrios

mixtos en ubicaciones centrales. El segundo eje reconoce el rol de las ciudades como motores de innovación y desarrollo económico, y la necesidad de fortalecer esta vocación, promoviendo el acceso a la vivienda y la creación de empleo. El tercero se aboca al tema patrimonial, proponiendo instrumentos y regulaciones que ayuden a preservar barrios y edificios. El cuarto eje busca promover modelos de crecimiento de bajo impacto ambiental, incorporando los estudios de riesgos naturales para definir cómo y hacia dónde deben crecer las ciudades. También se destaca la urgente necesidad de mejorar el transporte y reducir los niveles de congestión que aquejan a las grandes ciudades. (Poduje, 2013)

Asimismo, sostiene la necesidad de concretar reformas institucionales que busquen unificar la acción del Estado en el territorio. Así, de las 20 leyes vinculadas a 11 ministerios que hoy actúan sobre la ciudad se busca concentrar las acciones en un solo Ministerio de Ciudad, Vivienda y Desarrollo Territorial. (Equipo Plataforma urbana, 2013)

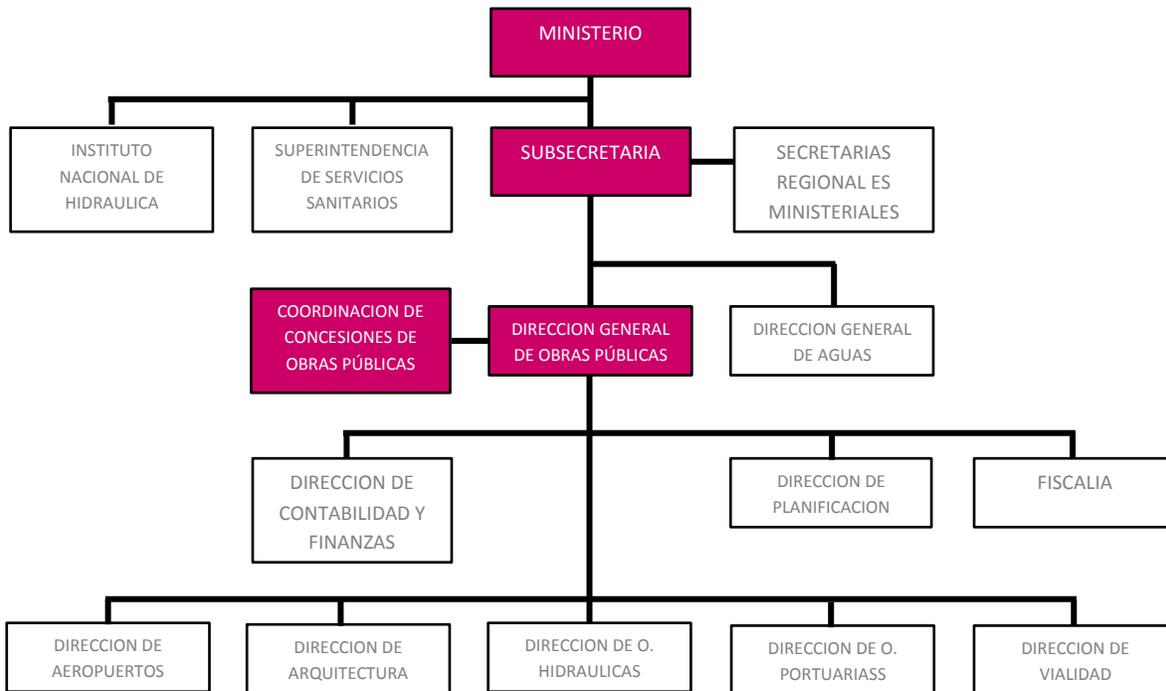
El objetivo principal de la actual PNDU es generar condiciones para una mejor Calidad de Vida. Esta Política se basa en el concepto de “Desarrollo Sustentable”, entendiendo desarrollo como el aumento de las posibilidades para llevar a cabo los proyectos de vida en distintos ámbitos. Y sustentable, en términos que la satisfacción de las necesidades se realice sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones. (PNDU, 2013)

▷ LEY N° 20.410 de 1996 , DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS

El sistema de concesiones de obras públicas es un mecanismo que ha permitido al Estado, a través de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas (CCOP) del Ministerio de Obras Públicas ejecutar obras públicas fiscales, incorporando capitales privadas, permitiendo aumentar la oferta de infraestructura disponible, utilizando capital privado en la gestión, financiamiento y ejecución de las obras de infraestructura, liberando así recursos públicos que se pueden destinar a la realización de obras en las que es más difícil incorporar al sector privado. Junto con ello, el sistema permite un retorno de la inversión más eficiente en cuanto a que, en general, quienes pagan por las obras son los propios usuarios.

El espíritu de la Ley es que el Estado se abstenga de actuar directamente en labores de construcción y conservación de obras públicas, permitiendo que sean entes privados quienes las asuman directamente. En el entendido que: la titularidad de la obra pública fiscal se mantiene en manos del Estado y que es éste quien entrega el servicio público correspondiente a la ciudadanía. La explotación de la Concesión es un mecanismo para pagar el precio del Contrato de Concesión.

ESQUEMA 41: ORGANIGRAMA MISNISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS



FUENTE: Organigrama Ministerio de Obras Públicas, www.mop.cl

Esta asociación público-privada, supone la existencia previa de condiciones de seguridad que permitan, que el Estado obtenga del concesionario la prestación asumidas al momento de adjudicarse la concesión, y que el concesionario cuente, durante todo el período de concesión, con una base jurídica y política que le permita desarrollar sin turbaciones su actividad económica. De esta forma, una concesión comprende:

La prestación en el área de concesión de los servicios básicos y complementarios para los que fue construida la obra. La conservación de la obra en óptimas condiciones de uso.

El cobro de tarifas que pagarán los usuarios de los servicios básicos y de los servicios complementarios.

La ejecución de las inversiones o reinversiones que constituyen el plan de desarrollo del proyecto.

El uso y goce sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar la obra entregada en concesión y de los servicios que se convengan.

Los problemas para la obtención de las Concesiones de Obras Públicas derivan de que los proyectos deban ser de interés público, lo cual deja fuera una amplia gama de proyectos de interés privado. Además los plazos establecidos por las bases son muy extensos. *(Jiménez, et al 2010)*

► **PLANIFICACIÓN URBANA NACIONAL:** orienta el desarrollo urbano a nivel nacional y está a cargo del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo

▷ **DFL N° 458 de 1975, LEY GENERAL DE URBANISMO Y CONSTRUCCIONES.**

La Ley General contiene disposiciones relativas a la planificación urbana, urbanización y construcción; dictadas por el Presidente de la República y modifica por el parlamento, rigen para todo el territorio nacional.

Contiene principios, atribuciones, potestades, facultades, responsabilidades, derechos, sanciones y demás normas que rigen a los organismos, funcionarios, profesionales y particulares, en las acciones de planificación urbana, urbanización y construcción. Su aplicación le corresponde a las Municipalidades en sus acciones administrativas relacionadas con la planificación urbana, urbanización y construcción y a través de las acciones de los servicios de utilidad pública respectivos. La Ley General obliga al municipio a velar también por el cumplimiento de este conjunto de disposiciones. *(LGUC)*

▷ **D.S. N°47 de 1992, ORDENANZA GENERAL DE URBANIZACIÓN Y CONSTRUCCIÓN**

La Ordenanza General contiene las disposiciones reglamentarias de la Ley General y regula: el procedimiento administrativo, el proceso de planificación urbana, urbanización y construcción, y los estándares técnicos de diseño y construcción exigibles en los dos últimos.

Al Ministerio de Vivienda y Urbanismo le corresponde estudiar las modificaciones que la presente Ordenanza requiera. Para este fin podrá consultar a las asociaciones gremiales e instituciones ligadas al ámbito del urbanismo y la construcción, llevando un registro de su participación en esta materia. *(OGUC)*

▷ **PROYECTO DE LEY N° 115-359 de 2011, LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

Proyecto de ley que introduce modificaciones a la ley 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, relativas a planificación estratégica y territorial, a la transferencia de nuevas competencias, a la incorporación del concepto de flexibilidad de la estructura orgánica, a potenciar la coordinación intersectorial y a formalizar los compromisos de inversión, entre otros aspectos.

Bajo esta iniciativa legal se incorpora un nuevo instrumento de desarrollo regional que orientará la gestión del territorio urbano y rural. Se trata del Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT), el cual deberá ser elaborado por el gobierno regional, previa consulta a las municipalidades de la región, y en concordancia con la estrategia regional de desarrollo. Este Plan será aprobado por el consejo respectivo, previo informe favorable la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas y las Secretarías Regionales Ministeriales de Agricultura, Vivienda y Urbanismo y Obras Públicas. Consignará las características, potencialidades, vocaciones y recomendaciones para orientar la planificación y las decisiones que impacten en los territorios urbanos y rurales, borde costero y sistema de cuencas hidrográficas. Debe precisarse que, tras la creación de la nueva institucionalidad pública medio ambiental en enero de 2010, el Plan Regional de Ordenamiento Territorial está ya reconocido en forma expresa en el artículo 7° Bis de la Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente. *(Boletín, 2008)*

El Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT), se configura como un instrumento de gestión estratégica territorial, que le permitirá al Gobierno orientar y posicionar espacialmente los lineamientos de la estrategia regional de desarrollo y sus respectivas políticas públicas regionales y nacionales, facilitando la toma de decisiones de las inversiones públicas y privadas que se realicen en la región de acuerdo a las características, potencialidades y vocación de la región. *(SUBDERE,2011)*

Se trata de un instrumento de mayor amplitud y generalización que los de planificación sectorial vigentes y a una escala que posibilitará orientar y compatibilizar los mismos.

- ▶ **PLANIFICACIÓN URBANA REGIONAL:** es aquella que orienta el desarrollo de los centros urbanos de la región. Está a cargo de las Secretarías Regionales del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo (SEREMI/MINVU). Debe estar acorde con las políticas regionales de desarrollo socioeconómico. Y se aprueba por el Gobierno Regional mediante decreto supremo por orden del Presidente de la República, previa autorización del Intendente Regional. Sus disposiciones deben integrarse a los planes reguladores de los niveles inferiores.

▷ **PLAN REGIONAL DE DESARROLLO URBANO**

Uno de los principales temas que aborda la Ley General de Urbanismo y Construcciones es la planificación urbana, y dentro de ella, la planificación urbana regional, que se realizará por medio de un Plan Regional de Desarrollo Urbano.

La responsabilidad de elaborarlos recae en las Secretarías Regionales Ministeriales del MINVU, y sus disposiciones deben incorporarse a los Planos Reguladores Intercomunales, Metropolitanos y Comunales.

El objetivo principal del Plan es disponer de un instrumento de gestión eficaz para el uso más adecuado del territorio, en función del desarrollo de los centros urbanos regionales. Se plantea que este objetivo se inserta en el marco de los siguientes principios: otorgar a las personas un ámbito que fomente su desarrollo, propiciar las relaciones de complementariedad entre ellas, recoger las demandas y aspiraciones de la sociedad y destacar la preocupación por el medio natural.

Los objetivos específicos planteados por el Plan establecen primeramente la constitución de un marco de referencia para la toma de decisiones y acciones futuras, tanto en materias de regulación como de inversión. En segundo lugar, prever y hacer compatibles los requerimientos de territorio de las distintas actividades, sin agotar las capacidades que se requerirán en el futuro. En tercer lugar, preservar las mejores condiciones ambientales de la región, teniendo presente que ellas se sustenten en el tiempo. Y mejorar la funcionalidad del conjunto de localidades, de manera de lograr mayor fluidez y complementariedad en el sistema regional. Integrar a todos los centros poblados a las posibilidades de desarrollo, respetando su individualidad, identidad, y la evolución de su contexto cultural. (MINVU,1996)

▷ **PLAN DE DESARROLLO REGIONAL**

El Plan es un documento legal aprobado por el poder legislativo, definido a partir de objetivos de mediano y largo plazo. Y con la intención de que cada región debiera poder formular su propio Plan de Desarrollo Regional, que contenga cada uno de los planes específicos.

El Plan de Desarrollo Regional se genera a partir de una visión común de la región con los diversos planes sectoriales para el desarrollo de ésta, siendo deseable incorporar a él el Plan Regional de Desarrollo Urbano. Sin embargo, en la práctica esta situación muchas veces no se ejecuta y finalmente como éste instrumento de planificación regional aún no se presenta en la totalidad del territorio nacional, pasa a ser uno de los puntos débiles de las políticas públicas en la materia del desarrollo territorial regional. (MINVU,1996)

- ▶ **PLANIFICACIÓN URBANA INTERCOMUNAL:** es aquella que regula el desarrollo físico de las áreas urbanas y rurales de distintas comunas que, por sus relaciones, se integran a una misma aglomeración. Si esta última sobrepasa una población de quinientos mil habitantes tiene, para efectos de planificación, la categoría de Área Metropolitana.

▷ **PLAN REGULADOR INTERCOMUNAL**

- ▶ **PLANIFICACIÓN URBANA COMUNAL:** es aquella que promueve el desarrollo armónico del territorio comunal, en especial de sus centros poblados, en concordancia con las metas nacionales y regionales de desarrollo económico-social.

▷ **PLAN REGULADOR COMUNAL**

▷ **PLANES SECCIONALES**

TABLA 16: TIPOS DE INSTRUMENTOS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Leyes y normativas constitucionales	Constitución de la República (1980) Ley de Bases del Medioambiente (1994) Ley General de Urbanismo y Construcciones (1953) Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades Ley N° 115-359 Ley de Caminos / Derechos de Agua / MOP Ley de Concesiones Ley de Financiamiento Urbano Compartido
Normas urbanísticas	Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones Ordenanzas Municipales

Instrumentos de planificación normativos	Plan Regulador Intercomunal Plan Regulador Metropolitano Plan regulador comunal Limite urbano Plan seccional
Instrumentos de planificación indicativos	Estrategia regional de desarrollo Plan Regional de Ordenamiento Territorial Plan regional de desarrollo urbano Plan de desarrollo comunal Zona de uso de borde costero
Zonificación sujeta a protección especial Diversidad Biológica y Valor Ambiental del Territorio	Parque Nacional, Parque Nacional de Turismo, Parques Marinos Reserva Nacional, Reserva de Regiones Vírgenes, Reservas Forestales, Reservas Marinas Santuarios de la Naturaleza Zonas Húmedas de Importancia Internacional, especialmente como hábitat de aves acuáticas Sitios Prioritario para la Conservación de la Biodiversidad Áreas Marino y Costero Protegidas
Zonificación sujeta a protección especial Patrimonio Cultural	Zonas Típicas o Pintorescas
Zonificación sujeta a protección especial Comunidades indígenas	Espacio Costero Marino de los Pueblos Originarios Áreas de Desarrollo Indígena
Zonificación sujeta a protección especial Turismo	Zonas de Interés Turísticos Nacional

FUENTE: Ordenamiento territorial y planificación urbana como marco de la gestión, p. 54

7.2. EVALUACIÓN CRÍTICA

ESQUEMA 42: ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN CHILE: ENFOQUE ACTUAL Y DESAFIOS FUTUROS



FUENTE: La Planificación Territorial en Chile, Avances y Desafíos, p.16

El ejercicio de aproximarse a las políticas vigentes en materia de ordenamiento territorial ha resultado ser una tarea poco alentadora al observar que son muy pocos los instrumentos legales en relación al ordenamiento territorial que anticipen los conflictos ambientales y sociales. Por otra parte, el país no ha mostrado una voluntad política de avanzar en esta temática urbana, de hecho un sin número de instrumentos sectoriales indicativos podrían ser aplicados desde ya, con una mayor voluntad de las autoridades nacionales y regionales. *(Arenas y Rodrigo Guijón, 2008)*

Al no existir una cultura sobre ordenamiento territorial, ni una legislación e institucionalidad adecuadas, se ha configurado un proceso de desorganización territorial y una limitación estructural a las posibilidades de desarrollo económico y social del país.

El ordenamiento territorial debe ser uno de los instrumentos fundamentales para el logro de un desarrollo urbano del país en su totalidad, donde los actores públicos, sociales y económicos puedan participar en las decisiones que se tomen *(Chile 21, 2010)*

7.2.1. AL PANORAMA GENERAL

► CARÁCTER CENTRALIZADO DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.

En Chile existe un fuerte enfoque por una regulación territorial de carácter centralizado, en tanto que numerosos cuerpos legales confieren a órganos sectoriales dependientes de la administración central, importantes competencias que afectan de forma determinante el territorio. La problemática derivada de esta situación configura una sobrevaloración de las necesidades sectoriales, sin antes considerar la realidad nacional, predominando entonces las decisiones tomadas desde el gobierno central en asuntos de interés nacional.

Otra problemática derivada del carácter centralista de la planificación territorial se establece cuando las decisiones, regulaciones y gestiones impuestas por el gobierno central, muchas veces carecen de participación ciudadana en ámbitos que les competen a nivel local. Se provocan entonces dificultades en la gobernabilidad. *(Correa, 2011)*

El centralismo genera problemas de articulación y coordinación entre distintos niveles funcionales y territoriales de la acción del Estado evidenciados en permanentes conflictos urbanos y de competencia jurisdiccional entre instituciones, alimenta colisiones persistentes entre los distintos niveles de gestión, induce a fuertes deficiencias del aparato del Estado en la promoción, administración, gestión y control del ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, haciéndolo lento frente a la creciente velocidad de demanda del sector privado.

Es decir, hay una fuerte contradicción entre una economía que quiere y necesita competir al nivel de grandes bloques de escala mundial y una administración y gestión del urbanismo lenta, desarticulada, sin asociatividad y con escasos recursos disponibles.

En definitiva, produce impacto negativo en la búsqueda de soluciones a los problemas de las ciudades, en la promoción del desarrollo urbano y en la evaluación y seguimiento de las políticas, planes,

programas y proyectos en pos de alcanzar mayor eficiencia en el desempeño de las ciudades acompañada de adecuados niveles de calidad de vida para las personas. *(Gaete, 2005)*

► **MARCO JURÍDICO INSTITUCIONAL DEPENDIENTE DE UNA MULTIPLICIDAD DE ORGANISMOS PÚBLICOS NO COORDINADOS.**

El marco jurídico-institucional para el ordenamiento del territorio se define a partir de una gran cantidad de leyes y normativas que responden, generalmente, a objetivos sectoriales, con incidencia directa o indirecta sobre los organismos públicos. Por lo que, su ejecución depende de una multiplicidad de actores que ejercen competencias y atribuciones específicas sobre el territorio, sin que exista entre ellos una coordinación efectiva en la elaboración, ejecución y fiscalización de las acciones, planes y programas que se llevan a cabo en esta materia. Se genera entonces grandes dificultades para materializar un ordenamiento territorial coherente y armónico. *(Bustos, 1998)*

Si bien en Chile, existe una gran cantidad de cuerpos legales y normativos con diferentes jerarquías en variados ámbitos, éstas se encuentran dispersas en la estructura jurídica institucional del Estado, configurando una regulación altamente complejizada y que carece de una coordinación que permita abordar el territorio de manera integral.

Estas negativas expresiones físico-espaciales del desarrollo son reflejo y causa de la descoordinación, la sobreposición, los conflictos y los vacíos de la gestión pública en sus distintos ámbitos y sectores: entre organismos públicos sectoriales que ejercer competencias y atribuciones específicas, entre distintos niveles administrativos, entre el sector público y el privado y entre habitantes locales y habitantes externos que tienen intereses sobre un mismo territorio. Esta dispersión normativa y organizacional genera grandes dificultades para articular un ordenamiento territorial coherente y armónico. *(Arenas y Guijón, 2008)*

No existe, en efecto, una herramienta que articule al mismo tiempo y de manera sistémica el territorio a partir de sus variables físicas, geográficas, socioculturales y económicas.

Lo que más resalta como carencia en el marco jurídico institucional es la falta de una ley específica que defina el marco regulatorio sobre ordenamiento territorial para las diferentes escalas administrativas (regiones, provincias y comunas). La falta de este marco regulador dificulta la coordinación e integración de diversos instrumentos sectoriales de ordenación territorial y deja al tema sin una autoridad institucional visible que sea la responsable de resolver los conflictos de intereses inherentes a las visiones sectoriales de la ocupación del espacio. *(Chile 21, 2010)*

► **FALTA DE INSTANCIAS METROPOLITANAS DE GOBIERNO URBANO**

El territorio nacional se estructura y organiza en cuatro grandes áreas metropolitanas que concentran la población nacional: el Gran Santiago, el Gran Valparaíso, el Gran Concepción y la Conurbación Coquimbo - La Serena. Las que juntas representan el 75% de la población nacional. Respecto del área de estudio específica, y dada la fuerte concentración de población chilena (con un 40% de los quince millones de habitantes en la región capital), donde además se concentra la producción, los recursos humanos, financieros, de equipamiento y tecnológicos.

Resulta entonces necesario concentrar esfuerzos y trabajar en el contexto de las áreas metropolitanas.

Sin embargo las facultades que hoy se le otorga al carácter autónomo de los municipios por parte de los instrumentos de planificación, establecen una integración poco efectiva que depende de la disposición de sus autoridades que están normalmente en competencia por razones políticas.

En la legislación vigente no se prevé una instancia de Gobernabilidad a nivel metropolitano, que integre los intereses comunes, facilite la operación global y fomente la asociatividad, pese a que a nivel instrumental el territorio está regulado en sus usos de suelo y grandes infraestructuras por medio de los Planes Reguladores Metropolitanos en que las inversiones más relevantes dependen de los ministerios sectoriales que, a su vez, responden a lógicas nacionales. *(Gaete, 2005)*

► **LIMITACIONES DE LOS ACTUALES INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN.**

En relación a los instrumentos de planificación territorial vigentes, se puede establecer que en general, se han mostrado imposibilitados de dotar al país de una gestión adecuada del territorio. En un primer orden jerárquico, el ordenamiento territorial en Chile nace estrechamente vinculado a la planificación urbana, siendo esta legislación (LGUC y OGUC) el principal soporte nacional. Su marcado enfoque sectorial, esta especialmente dirigida a áreas urbanas y áreas de expansión urbana, sin considerar de manera adecuada las áreas rurales, por lo que resulta ser un instrumento ineficiente para la construcción de una gestión integrada del territorio.

Por su parte, los instrumentos de planificación urbana también presentan un fuerte carácter centralista que se evidencia desde su proceso de elaboración, a cargo del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y sus servicios dependientes.

Al evaluar la trayectoria de la planificación urbana en el tiempo, es preciso constatar que, la cantidad de instrumentos de planificación territorial vigentes y actualizados comprenden una mínima expresión de una eficiente política de ordenamiento territorial en relación a una planificación armónica e integral en todo el territorio nacional, lo que devela una falta de voluntad política en conceder a la planificación territorial urbana la importancia necesaria para elevarse como instrumentos de desarrollo.

En este contexto, se ha impulsado desde el Ministerio de Vivienda y Urbanismo diversos programas y planes que reportan importantes avances en la elaboración y actualización de los instrumentos de planificación urbana. Sin embargo el estado inicial de estos instrumentos ha impedido incorporar una visión de futuro a la planificación del territorio.

En cuanto a los instrumentos de planificación de escala regional y local que contempla la planificación urbana para elaborar y promover las políticas de desarrollo en sus respectivos territorios, resultan ser documentos de carácter indicativos y por tanto carecen de valor vinculante. *(Correa, 2011)*

En este sentido, el escenario presentado, se aleja bastante de una ordenación del territorio nacional que se haga cargo de aunar el desarrollo económico con la el bien estar social y la protección del medio ambiente.

La carencia más significativa que se observa radica en lo referido a los Sistemas de Información y Bases de Datos disponibles, que no han sido capaces de sistematizar, clasificar y tener accesible la información que se levanta en el país, provocando así una pérdida de recursos, deficiencias y mayores costos en cualquier programa que se quiera desarrollar relativo a la ordenación territorial. *(Chile 21, 2010)*

► **MEJORAMIENTO DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA.**

Los instrumentos de planificación urbana, presentan una escasa participación ciudadana, puesto que se contemplan únicamente para los instrumentos de planificación comunal, siendo aún en esta instancia una variable limitada a considerar, materializando su participación en la entrega de información cuando se exhiben algunos proyectos específicos de dicho plan regulador ya definido. Este mecanismo imposibilita una participación activa en la elaboración del instrumento de planificación, puesto que los ciudadanos no tienen la oportunidad de discutir sobre el enfoque y las estrategias urbanas.

Las problemáticas urbanas derivadas de los conflictos territoriales y sociales de usos de suelo, desarrollo urbano y sus externalidades dan cuenta de una inoperancia de las instancias de participación ciudadana en los instrumentos de planificación que pretenden resolverlas. Una retroalimentación entre los mecanismos tradicionales y la participación activa e informada podría permitir un fortalecimiento de los organismos territoriales, en temas particularmente relevantes.

La participación ciudadana y los procesos democráticos son esenciales para la elaboración de políticas públicas efectivas y adecuadas a la realidad a la que buscan resolver o prevenir sus problemáticas.

En este sentido, la necesidad de contar con un carácter descentralizado en la administración del Estado es un aspecto gravitante, en tanto que dicho enfoque brinda un marco político institucional sobre el cual la participación sea efectiva y amplia en relación a una comunicación directa con los órganos públicos centralizados y las administraciones a nivel local. *(Correa, 2011)*

7.1.2. INSTITUCIONALIDAD, LEYES Y MARCO NORMATIVO ESPECÍFICOS

A partir de las aproximaciones generales del panorama nacional en relación a los instrumentos de ordenamiento territorial vigentes, se profundiza el estudio de la institucionalidad, leyes y normas que condicionan el área de intervención del proyecto urbano.

► **METRO S.A.**

La Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A. es una empresa estatal chilena que opera el Metro de Santiago desde enero de 1990, cuyos accionistas son la Corporación de Fomento de la Producción, CORFO, con 59,36% y el Fisco de Chile con 40,64%. (Para los efectos de esta ley el Fisco será representado por el Ministro de Hacienda).

Es la continuadora legal de la ex Dirección General de Metro del Ministerio de Obras Públicas creada en 1974.

Metro se rige por las normas de las sociedades anónimas abiertas, de conformidad a lo dispuesto en la Ley 18.046, de 1989 y está sometido a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros. Adicionalmente a las normas del derecho común, aplicables a toda sociedad anónima, Metro también está sujeto a las normas de derecho público por las que se rigen las empresas en que el Estado es dueño o tiene participación mayoritaria.

Sus negocios son la explotación del sistema de transporte de pasajeros Metro de Santiago, articulación del transporte de pasajeros con el Metrobus y Metrotrén, arrendamiento de locales y espacios comerciales en las estaciones del Metro y publicidad y promoción en los trenes y estaciones del Metro.

Con el objeto de ampliar la actual red del ferrocarril metropolitano, construir nuevas líneas u obtener el equipamiento de dichas obras, el Fisco y la Corporación de Fomento de la Producción podrán acordar aumentos de capital y el ingreso de otros accionistas.

Podrán declararse de utilidad pública los bienes inmuebles necesarios para ejecutar obras derivadas directamente del objeto de la sociedad anónima, quedando facultado el Ministerio de Obras Públicas para ordenar las expropiaciones correspondientes por cuenta y para la sociedad anónima, a petición de ésta.

La sociedad reembolsará a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas el monto de los gastos en que incurra ese Servicio proveniente de la tramitación de las expropiaciones. Estos dineros ingresarán directamente a esa Fiscalía para financiar los gastos respectivos. *(Ley Metro)*

► **LEY DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS: SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA VESPUCCIO SUR S.A.**

La Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A. es la entidad propietaria de la concesión otorgada el 2001 por el Ministerio de Obras Públicas a través de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas que considera una autopista de tres pistas por sentido, de alta velocidad, de 23,5 kilómetros de extensión, en la zona suroriente de Santiago, sobre el actual trazado de la Circunvalación Américo Vespucio, entre Avenida Grecia y la Ruta 78. En la parte central de la faja de la autopista se extienden las líneas 4 y 4A del Metro de Santiago. A ambos lados del trazado del Metro están las tres pistas por sentido que conforman la Autopista Vespucio Sur. *(Neculmán, 2010)*

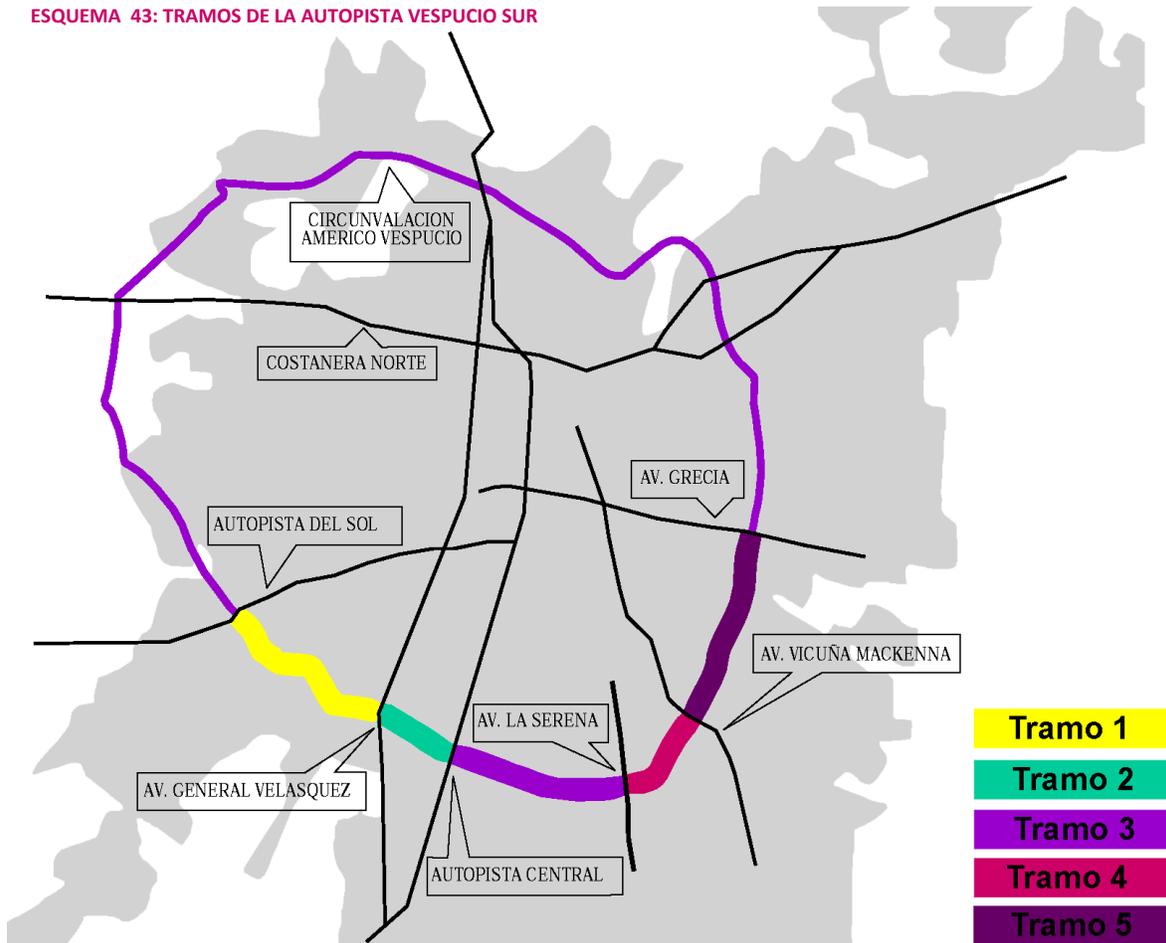
Además, con la obra vial de la Concesión se construyen siete estaciones del Metro correspondientes a las líneas 4 y 4A, las cuales correrán al centro de la concesión vial, entre las vías expresas de Autopista Vespucio Sur, e incluyen las obras civiles de las interestaciones entre la Rotonda Grecia y Gran Avenida. *(Autopista Vespucio Sur, 2004)*

El plazo original de la concesión era por un período de 30 años, pero de acuerdo a lo establecido en el Convenio Complementario N° 1, el plazo fue extendido a un máximo de 38 años. De esta forma, su extinción está programada, como máximo, para 2040.

La sociedad tiene la obligación de ejecutar, reparar, conservar y explotar la obra pública fiscal denominada “Sistema Américo Vespucio Sur Ruta 78 / Avenida Grecia”, mediante el sistema de concesiones, así como la prestación y explotación de los servicios que se convengan en el contrato de concesión destinados a desarrollar dicha obra y las demás actividades necesarias para la correcta ejecución del proyecto.

Entre las obligaciones que ha adscrito el concesionario bajo las bases de licitación del contrato se establece que debe:

ESQUEMA 43: TRAMOS DE LA AUTOPISTA VESPUCIO SUR



FUENTE: Autopista Vespucio Sur 2004, p.23

- ▷ Prestar el servicio básico y los servicios especiales obligatorios estipulados y mantener sus niveles de exigencia.
- ▷ Proporcionar la información que requieran los usuarios
- ▷ Dar un trato digno y cortés e igualitario al usuario, velar por su seguridad vial durante su permanencia, proporcionarles la información que requieran, darles asistencia especialmente en caso de accidentes en la vía.
- ▷ Recibir, registrar, tramitar y contestar, según corresponda, los reclamos y sugerencias realizados por los usuarios
- ▷ Mantener el tránsito seguro donde se efectúen obras de conservación.
- ▷ Mantener en buen estado todas las obras de la concesión, sean viales, estructuras, instalaciones, obras anexas y sistemas.
- ▷ Acatar las normas laborales y previsionales que protegen a sus trabajadores.
- ▷ Mantener en buen estado todas las áreas de parque y jardines definidos en el proyecto de paisajismo, dentro del área de la concesión.

Para llevar a cabo la construcción de la autopista ha sido necesaria la expropiación de terrenos en el sector del proyecto. La responsabilidad de las expropiaciones corresponde al MOP.

La Autopista se puso en servicio en la totalidad de sus tramos en el 2006, año en el que la Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A. y la Dirección General de Obras Públicas firmaron el Convenio Complementario N° 2. Su financiamiento se hizo a través de una venta de pagos MOP diferidos, al Banco de Chile. *(Neculmán, 2010)*

Convenios complementarios

N° 1: Tiene por objeto incluir un conjunto de modificaciones a las obras y servicios, así como la realización de nuevas inversiones. Entre las obras nuevas, se incluyó: modificaciones al proyecto original para habilitar la faja central destinada al corredor para el Metro, la incorporación de algunos colectores del plan maestro de saneamiento de aguas lluvias de Santiago, la modificación de servicios no húmedos y la modificación de servicios húmedos no contemplados en los estudios de ingeniería ejecutados. La ejecución de las obras nuevas dio derecho a la sociedad concesionaria a compensaciones por el valor de dichas obras. Adicionalmente, como a raíz de las obras adicionales se postergó el inicio de la operación de la concesión, el MOP acordó indemnizar a la sociedad con la extensión del plazo de la concesión hasta en 8 años más. Esta indemnización fue valorada en UF 716.110, la que tiene por objetivo reestablecer el equilibrio económico del proyecto.

N° 2: Establece un conjunto de modificaciones a las obras y servicios del proyecto originalmente contratado, así como la realización de nuevas inversiones. Entre ellas se incluyen: modificaciones al proyecto de ingeniería y sus obras, aumento de presupuesto de modificación de servicios no húmedos, obras adicionales para la obra gruesa correspondiente al tramo de Américo Vespucio entre la Rotonda Grecia hasta Gran Avenida José Miguel Carrera de las líneas 4 y 4A del Metro. La ejecución de las obras nuevas o adicionales antes indicadas dio derecho a la Sociedad Concesionaria a compensaciones consistente en pagos en dinero que se realizarán por el MOP a la sociedad concesionaria en los plazos y condiciones establecidos en el propio convenio, y que se materializarán mediante la emisión de resoluciones DGOP conforme al avance de las obras ejecutadas a partir de la fecha de vigencia del convenio complementario.

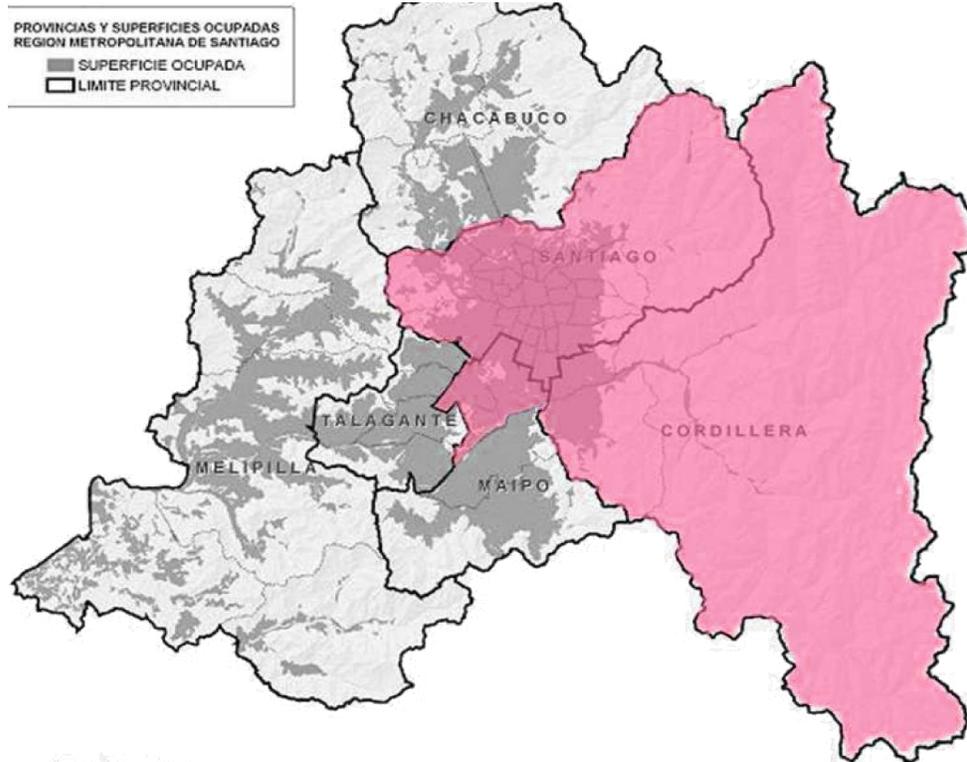
► PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO

El actual Plan Regulador Metropolitano data de 1994, fecha en el cual fue promulgado, hoy se presenta como un documento con varias modificaciones.

La propuesta de actualización presentada en 2008, se circunscribe a las 37 comunas que forman parte del primer Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), promulgado en 1994.

“es importante consignar que el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) estima que la Región Metropolitana llegará a 7,46 millones de habitantes en 2020. Si estas tasas se extrapolan a 2030, que es el horizonte del PRMS, la población de la región se elevaría por sobre los 8 millones de habitantes, lo que supone un crecimiento de 2 millones respecto al censo de 2002. De este total, 1.662.000 de los nuevos habitantes se localizarán en comunas periféricas del Gran Santiago” (PRMS, p.5)

ESQUEMA 44: TERRITORIO DE ACTUACIÓN DEL PRMS



FUENTE: PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO, p.13

Los objetivos propuestos por el Plan establecen que junto con aumentar el área urbanizable para recibir la población proyectada al año 2030, se orienta este desarrollo urbano a través de tres objetivos principales:

- ▷ **AUMENTAR LA DISPONIBILIDAD DE ÁREAS VERDES**
Se propone reservar aproximadamente 3.900 hectáreas para parques y áreas verdes, tanto en la periferia como en áreas interiores de bajos ingresos. La ejecución de estas áreas verdes será un requisito para que las empresas inmobiliarias puedan urbanizar las 5.663 hectáreas que se proponen y las 873 hectáreas industriales exclusivas que ya son urbanas y que serán reconvertidas a usos habitacionales mixtos.
- ▷ **REDUCIR LA SEGREGACIÓN SOCIO-ESPACIAL QUE AFLIGE A SANTIAGO.**
Evitar que los hogares de menores recursos de las comunas cercanas a las nuevas áreas urbanas, deban desplazarse a comunas alejadas en entornos homogéneamente pobres. Para ello se exigirán cuotas de vivienda social a todos los proyectos inmobiliarios, ubicándose a menos de 20 minutos de los subcentros consolidados, para que tengan acceso a equipamientos educacionales, de salud, seguridad, comercio y otros servicios.
- ▷ **PROPICIAR UNA MEJOR CONECTIVIDAD ENTRE EL CENTRO Y LA PERIFERIA.**

Se define las nuevas áreas urbanizables en función de criterios de la proximidad a subcentros, a ejes viales de acceso regional, a corredores de transporte público y a la red de Metro.

Se exige, la concreción de unos 300 kilómetros de vías troncales que deberán ser ejecutadas por las empresas inmobiliarias como requisito de urbanización. Adicionalmente se reservan fajas viales para habilitar anillos y radiales que mejoren la conectividad del Gran Santiago con el resto de la región y el país.

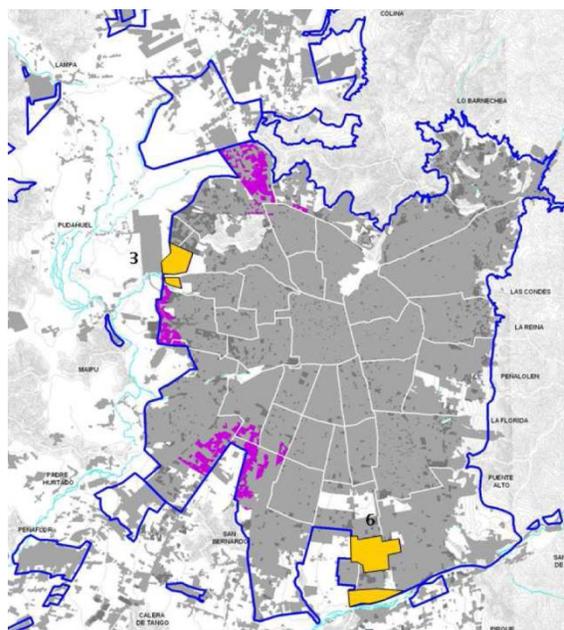
Adicionalmente se modificará el uso de suelo de algunas zonas industriales exclusivas que se encuentran subutilizadas y que podrían acoger viviendas en comunas que presenten carencias de suelo habitacional mixto.

El déficit de Suelo Urbanizable Habitacional Mixto ha configurado cinco mercados geográficos que compiten por recibir demanda de viviendas de distintos segmentos socioeconómicos. El segundo de ellos es el Sur Oriente donde se ubican La Florida, Peñalolén y Puente Alto, experimentando procesos de gentrificación de hogares provenientes de comunas vecinas sin suelo urbanizable como La Granja, San Joaquín o Macul.

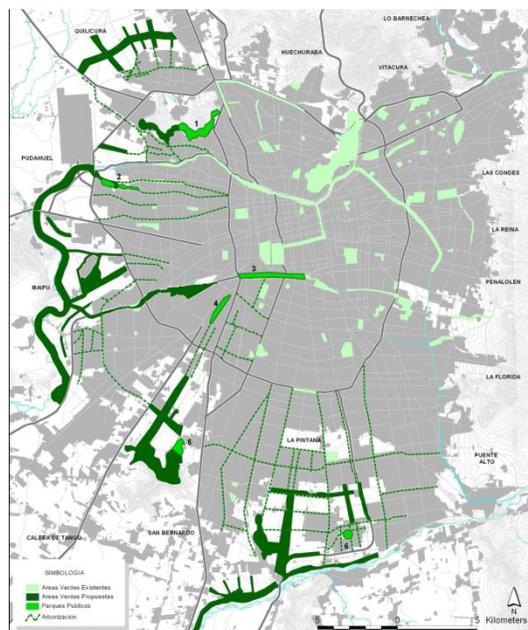
Junto con garantizar la infraestructura vial y las áreas verdes, los proyectos que se localicen en las zonas de expansión condicionada o de reconversión industrial deberán destinar el 30% de su oferta a viviendas subsidiables. De este total, un 40% corresponderá a viviendas sociales lo que permitirá cubrir cerca del 25% del déficit habitacional estimado para la Región Metropolitana.

Uno de los principios del PRMS, es combinar regulación con inversiones. En este marco, se propone un conjunto de inversiones públicas que agregarán 282 hás de áreas verdes.

ESQUEMA 45 : ZONAS DE RECONVERSION INDUSTRIAL



ESQUEMA 46 : PROPUESTA DE AREAS VERDES



FUENTE: PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO, p.61- 64

Estas inversiones públicas se ejecutarán en comunas que presentan importantes carencias de áreas verdes. Aprovechando esta inversión, la meta del PRMS será llegar al índice recomendado por la OMS: 9 metros cuadrados por habitante.

La normativa del PRMS establece para la comuna consideraciones respecto de la intensidad de uso de suelo, la concentración de equipamientos, las áreas verdes, la industria y la vialidad.

La densidad bruta mínima esperada para La Granja es de 150 hab/há., con tolerancias de 25 hab/há hacia arriba o por debajo de la escala. Al mismo tiempo el PRMS expresa que es el PRC el que fijará aquellas densidades máximas. De esta forma, la comuna queda determinada como un territorio de densidad intermedia en relación a la media mínima que establece el PRMS para el Área Metropolitana.

En relación al equipamiento, se establece un subcentro de carácter intercomunal que incluye a las comunas de La Granja y San Ramón, destinado a concentrar equipamiento de este nivel de impacto.

En el caso del subcentro Santa Rosa y Américo Vespucio, este sector opera con dificultades funcionales debido a los corredores viales. Su trama, por lo mismo, está muy disgregada, a lo que se agrega un entorno industrial molesto, lo que genera una barrera para el establecimiento de un subcentro de equipamiento intercomunal que debe usos públicos, institucionales, comerciales y residenciales. Aún así, reviste un gran potencial a partir de paños subutilizados, la posibilidad de deslocalizar industria en el límite de lo peligroso liberando paños al desarrollo urbano.

En relación al sistema de áreas verdes, el PRMS establece el Parque Brasil, dentro de la categoría de parques intercomunales.

En relación a la actividad productiva, el PRMS establece para La Granja usos productivos de carácter industrial denominados Zonas Industriales Exclusivas con Actividades Molestas Reincorporadas, que surgen luego de un proceso en que, posterior a la exclusión de la industria fuera del anillo Américo Vespucio, se gestiona su reingreso al interior del mismo mediante una modificación al PRMS, lo que ha significado un severo deterioro para la vida de los barrios, en particular aquellos colindantes a dos relevantes sectores industriales en la comuna. Así, en el territorio comunal existe un total de 49 há. relativas a este tipo de industria. *(PRC, La Granja)*

▶ **PLAN REGULADOR COMUNAL DE LA GRANJA**

El nuevo plan regulador comunal reemplaza desde marzo de 2012 al anterior documento normativo utilizado desde 1991 en coherencia con la Política de Desarrollo Urbano promovida por el MINVU para la actualización de los planes reguladores comunales del país.

La planificación urbana desarrollada en el PRC se estructura en dos conceptos de planificación: el Plan Maestro Comunal, y un Modelo de Gestión Urbana.

El Plan Maestro Comunal deriva del reconocimiento de una estructuración urbana comunal en el marco de la inclusión de la comuna en un contexto mayor como parte del área metropolitana de Santiago, y del establecimiento de su rol como territorio individual. La propuesta del modelo de gestión urbana, funciona sobre la base de una jerarquización de áreas territoriales estratégicas sobre

las cuales se propone un plan acciones de inversión capaces de ir detonando la consolidación del ordenamiento urbano comunal en el tiempo.

▷ 1° LINEAMIENTO ESTRATÉGICO: SISTEMAS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO URBANO COMUNAL

Sistema de Corredores Viales de carácter estructurantes intercomunales: se jerarquizan en función de sus características físico-espaciales y en relación con las escalas que adquieren a partir de las actividades que se desarrollan en ellas.

Sistema de Espacios Públicos y Áreas Verdes existentes y proyectados: se jerarquiza en función de su relevancia para la estructura urbana de la comuna.

Se propone reforzar una estructura integrada de corredores verdes y espacios públicos, planificado a partir de la intersección de la Av. La Serena con Av. Americo Vespucio de el cual se ramifican sistemas transversales.

Sistema de Equipamiento y Servicios: se establece áreas específicas en donde estos usos tienen una orientación preferencial y/o exclusiva, apuntando a la posibilidad de conformar subcentros, microcentros y/o corredores de actividad mixta en distintas escalas.

ESQUEMA 47 : SISTEMAS ESTRUCTURANTES URBANO COMUNALES



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE PRC LA GRANJA

▷ 2° LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS: ESTRUCTURA RESIDENCIAL

Sistema Habitacional: se intensifica y densifica áreas residenciales existentes y potenciales, en base a las características tipológicas existentes y deseadas en los barrios que componen la comuna.

Sistemas prioritarios de renovación urbana: se identifica y potencia áreas y ejes potenciales, en donde progresivamente se generará un reemplazo del stock edificado, en la medida que se realicen procesos de gestión de suelo urbano.

Las Áreas de Densificación Residencial en el marco de una Estrategia de Renovación Urbana, corresponde a una necesidad de densificar en altura para liberar suelo urbano a otros destinos y a dar mayor cobertura al déficit habitacional, de tal forma de no expulsar a los residentes.

Considerando variables como el potencial de terrenos subutilizados en la comuna, la posibilidad de que la industria se deslocalice, las características de edificación según su estado y materialidad, la superficie predial y la estructura de accesibilidad comunal en cuanto a los principales corredores viales y de transporte, se ha determinado las áreas más propicias para que este proceso pueda iniciarse.

Se definieron como áreas de densificación residencial el entorno del subcentro metropolitano y su prolongación hacia Santa Rosa sur, y los bordes vinculados al Parque Brasil y a la comuna de La Florida en el corredor Punta Arenas.

ESQUEMA 48 : ESTRUCTURA RESIDENCIAL



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE PRC LA GRANJA

A partir de estos lineamientos estratégicos se genera una imagen objetivo en donde los Límites y Bordes de la estructura urbana comunal cobran importancia, al igual que las centralidades del subcentro intercomunal y los centros barriales.

▷ AV. AMÉRICO VESPUCCIO

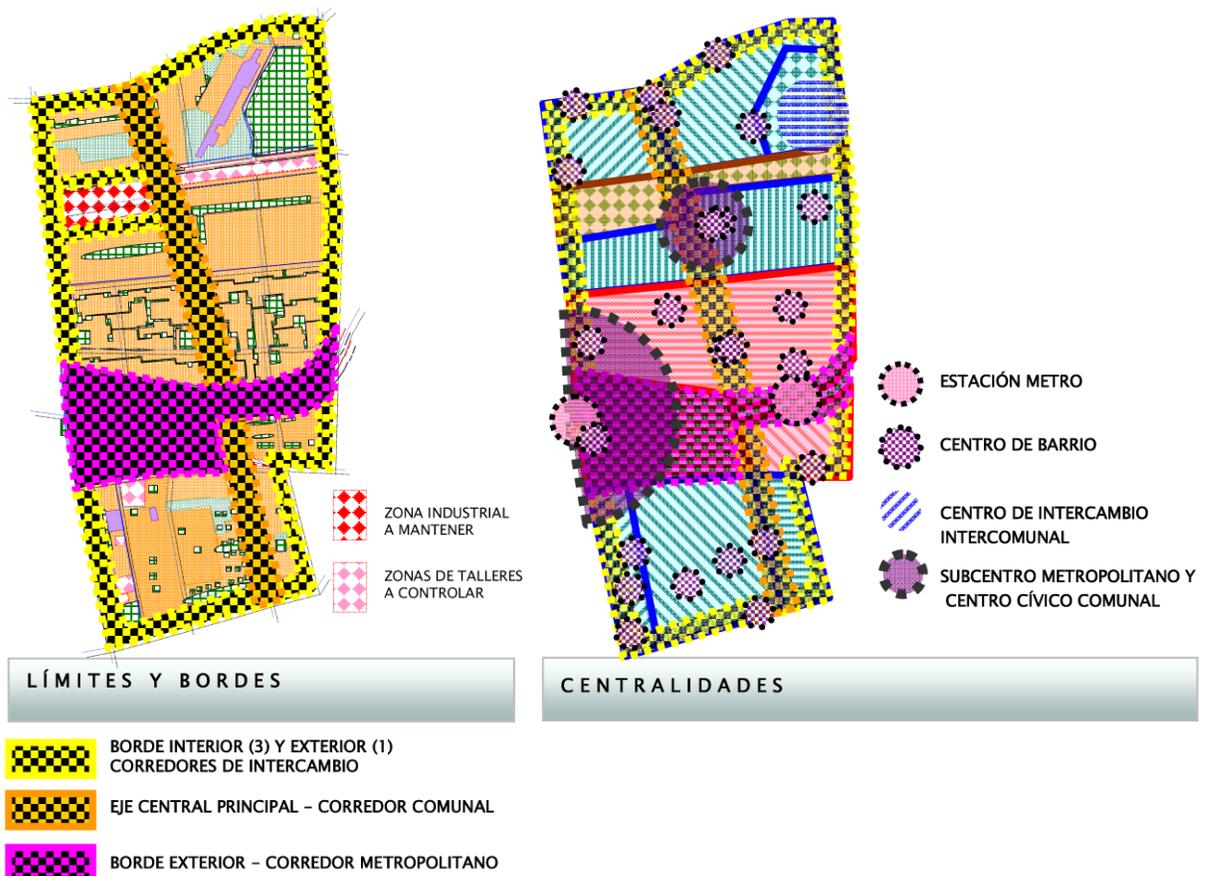
Se considera el corredor como un límite interno, cuyo carácter de vía expresa metropolitana divide a la comuna en dos áreas. La situación de quiebre territorial es difícil de subsanar, pero al menos pueden concurrir acciones para mitigar sus impactos, vinculadas a intervenir en la faja pública con las áreas libres y equipamientos asociados. Parte de los predios que puedan

liberarse de algunas instalaciones industriales, particularmente en el área sur, pueden apoyar esta reformulación, propendiendo a una reestructuración del área industrial hacia una sustitución de usos de suelo en el futuro, apoyando el subcentro metropolitano y los procesos de renovación urbana.

En un plazo mediano, en vinculación con este Corredor, se necesita gestionar nuevas conexiones norte – sur, de carácter peatonal, mediante un rediseño que mejore las condiciones de seguridad actualmente desfavorables en los nexos existentes.

Por otra parte, este corredor define, en su superficie, un importante subcentro metropolitano cívico y de equipamiento para La Granja y San Ramón, orientado al concepto de transferencia intercomunal por su conexión con el metro y la intersección de dos corredores viales importantes.

ESQUEMA 49: LIMITES Y BORDES



FUENTE: PRC LA GRANJA, p. 44-46

- ▷ AV. SANTA ROSA
 Se considera el corredor como un borde exterior, potencial eje comercial, servicio y equipamiento. En su tramo sur, se prevé el incentivo al proceso de renovación urbana,

considerando la potencialidad de terrenos subutilizados en el área y el propio impacto del subcentro metropolitano.

- ▷ AV. PUNTA ARENAS
Se considera el corredor como un borde exterior, cumpliendo un rol similar a la Av. Santa Rosa constituyendo un eje de intercambio con La Florida sin tener hasta el momento un potencial comercial, de servicio o equipamiento. Sin embargo, puede preverse la generación de un borde de mayor densidad en el sector norte asociado al Parque Brasil.
- ▷ LA CENTRALIDAD INTERCOMUNAL DEL PARQUE BRASIL
Es considerado como un potencial de intercambio cultural, educacional y recreativo, lo que apoyado con las propuestas vinculadas a la renovación de su entorno, generada un polo de atracción comercial, de servicio y equipamiento.
- ▷ AV. LO OVALLE Y AV. SANTO TOMÁS
El rol de los bordes norte y sur, como intercambio con las respectivas comunas de San Joaquín y La Pintana, tiene un perfil menos claro. El límite norte tiene su potencial en el Parque Brasil. Mientras que el límite sur deberá definir su modalidad de interacción con La Pintana, configurando un área de equipamiento comunal en la intersección con Av. Punta Arenas.
- ▷ AV. LA SERENA
Se considera el corredor como un límite interior, eje de integración comunal que puede romper la lógica de división que genera el corredor Américo, cumpliendo un doble rol como eje de actividad local y como parte del acceso sur a Santiago. Este corredor reviste gran potencial para la comuna como ordenador de actividades e integrador territorial, por lo que se una progresiva diversificación.

Las centralidades barriales asociadas a canchas, juntas de vecinos y talleres artesanales, configura una multiplicidad de microcentro cívico al norte de la comuna. Teniendo el potencial de intensificar las actividades cívicas y servicios complementarios al propio centro cívico comunal.

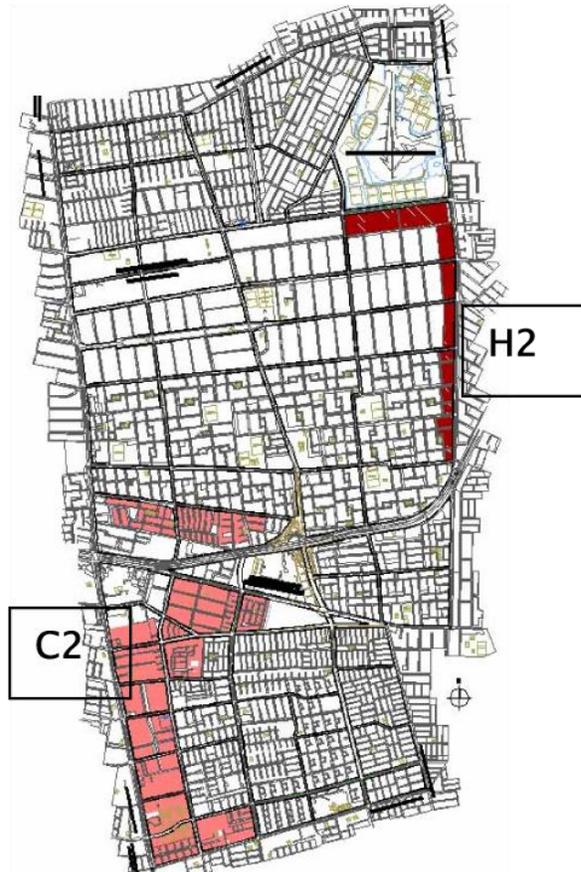
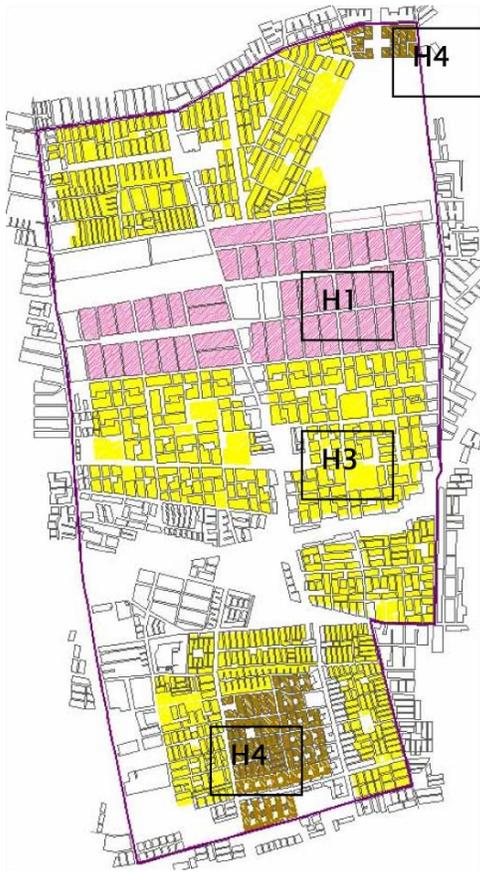
La estación de metro La Granja ayuda a constituir una centralidad barrial importante, potencial de comercio, servicios y densificación residencial.

El sistema productivo comunal seguirá constituida por los núcleos industriales de La Victoria y Manuel Rodríguez. Al respecto, cabe mencionar que, para el caso de la industria del sector Manuel Rodríguez, se han generaron las siguientes modificaciones de uso de suelo:

El área poniente delimitada por el triángulo entre las av. Manuel Rodríguez, Vicuña Mackenna y La Serena, se realizó una expropiación, en vinculación a la construcción del Acceso Sur para un parque urbano.

El área oriente delimitada por el triángulo entre las av. Américo Vespucio, Manuel Rodríguez y El Sauce, se realizó una expropiación a cargo del Municipio, con el objetivo de salvaguardar el área residencial y propiciar la generación de competencia para favorecer el desarrollo del subcentro intercomunal.

ESQUEMA 50: ZONAS RESIDENCIALES



FUENTE: PRC LA GRANJA, p. 53

En la franja colindante a esta última, se modificó su trazado para que los predios industriales no colinden con la vivienda, como una medida de mitigación de impactos.

En el resto de la comuna se mantiene el uso de suelo residencial de baja altura, diferenciándose tres áreas: un área residencial H1 con actividad productiva congelada, un área residencial H3 con regulación de actividad productiva, en la que se prohíbe la industria y se prohíbe la actividad productiva en vías locales y pasajes y un área residencial H4 exenta de actividad productiva.

ZONAS MIXTAS CENTRALES			
	ZC1: EQUIPAMIENTO METROPOLITANO	ZC2: DENSIFICACIÓN ALTA	ZC3: EJES DE ACTIVIDAD MIXTA
USOS PERMITIDOS	residencial, equipamiento, actividades productivas, infraestructura, áreas verdes, espacio público	residencial, equipamiento, infraestructura, áreas verdes, espacios públicos	residencial, equipamiento, actividades productivas, infraestructura, áreas verdes, espacios públicos
USOS PROHIBIDOS	moteles, transporte	moteles, productiva, transporte	moteles, transporte
DENSIDAD BRUTA HAB/HÁ	800	1.200	600
SUP. PREDIAL MÍN. [M ²]	500	500	500
COEF. OCUPACIÓN DE SUELO	0,7	0.7	0.6
COEF.DE CONST.	4,5	5.2	3,7
AGRUPAMIENTO	aislado, pareado y continuo	aislado, pareado y continuo	aislado, pareado y continuo
ALTURA MÁX. DE EDIF.	libre	libre	libre

ZONAS COMPLEMENTARIAS			
	ZONAS DE EQUIPAMIENTO COMUNAL ZE1: EQUIPAMIENTO COMUNAL	ZONAS INDUSTRIALES. ZI1: INDUSTRIAL EXCLUSIVA	ZONAS DE RIESGO Y PROTECCIÓN ZR1: AEROPUERTO
USOS PERMITIDOS	equipamiento, espacios públicos, áreas verdes	equipamiento, productiva, infraestructura, áreas verdes, espacios públicos	comercio, equipamiento, infraestructura
USOS PROHIBIDOS	esparcimiento, seguridad, productiva, infraestructura	todos los no mencionados	todos los no mencionados
SUP. PREDIAL MÍN. [M ²]	800	1500 (industrial y transporte) 500 (equipamiento e infraestructura y talleres)	Esta restricción afecta el área indicada, indicando una altura máxima aproximada de unos 50 m, que equivale a unos 14 pisos.
COEF. OCUP.DE SUELO	0,8	0,7	
COEF.DE CONST.	3,0	1 m- 2m	
AGRUPAMIENTO	aislado	aislado	
ALTURA MÁX. DE EDIF.	libre	14m	
ANTEJARDÍN	5 m		
DISTAN. MÍN. A MEDIANERO		3 m – 5m	

ZONAS RESIDENCIALES				
	ZH1: MALAQUÍAS CONCHA	ZH2: DENSIFICACIÓN	ZH3: DENSIDAD BAJA	ZH4: BAJA OCUPACIÓN
USOS PERMITIDOS	residencial, equipamiento, infraestructura, áreas verdes, espacios públicos	residencial, equipamiento, activ.productivas, infraestructura, áreas verdes, espacios públicos	residencial, pequeños comercios, equipamiento, activ.productivas, infraestructura, áreas verdes, espacios públicos	residencial, pequeños comercios, activ.productivas, equipamiento, infraestructura, áreas verdes, espacios públicos
USOS PROHIBIDOS	moteles, transporte, productiva	moteles, transporte	moteles, transporte	moteles, transporte
DENSIDAD BRUTA HAB/HÁ	450	960	450	250
SUP. PREDIAL MÍN. [M ²]	500	500	200	200
COEF. OCUP.DE SUELO	0.8	0.6	0.8	0.6
COEF.DE CONST.	2.6	4.5	2,6	1.2
AGRUPAMIENTO	aislado y pareado.	aislado y pareado	aislado y pareado	aislado y pareado
ALTURA MÁX. DE EDIF.	14 m o 4 pisos.	libre	14 m o 4 pisos.	7 m o 2 pisos

ESQUEMA 51: ZONIFICACION, USO DE SUELO Y NORMAS ESPECIALES



Mixtas Centrales

- ZC - 1 Zona Equipamiento Metropolitano
- ZC - 2 Zona Mixta Central Alta Densidad
- ZC - 3 Zona Ejes de Actividad Mixta

Residenciales

- ZH - 1 Zona Residencial Malaquías Concha
- ZH - 2 Zona Residencial Alta Densidad
- ZH - 3 Zona Residencial Densidad Baja
- ZH - 4 Zona Residencial Baja Ocupación

Equipamiento Comunal

- ZE - 1 Zona Equipamiento Comunal

Industriales

- ZI - 1 Zona Industrial Exclusiva (Artículo 6.1.3.3 del PRMS).

Áreas Verdes y Recreación

- ZAV - 1 Zona Parque Metropolitano Intercomunal República del Brasil (Artículo 5.2.3.1 del PRMS)
- ZAV - 2 Zona Áreas Verdes Comunes

Riesgo y Protección

- ZR - 1 Zona Protección de Aeródromo El Bosque

FUENTE: PRC LA GRANJA, p. 62

7.2.2. EVALUACIÓN CRÍTICA A LOS INSTRUMENTOS OT ESPECÍFICOS

PROBLEMÁTICA EN LA ESTRUCTURA VIAL

Una paradoja vive hoy la comuna de La Granja tras un gran proceso de reestructuración urbana que la insertó en la estructura vial del área metropolitana de Santiago gracias al Acceso Sur, la autopista Vespucio Sur Express, dos corredores del Transantiago y la Línea 4 A del Metro, ya que su sistema de infraestructura vial ha generado una segregación al interior de su propio territorio.

► METRO S.A. : ESTACIONES DE METRO L4A

La línea 4A y sus estaciones se han configurado como una gran infraestructura vial presente en el paisaje urbano, pero que no se relaciona con él. Construida en superficie y paralela a una gran vía intercomunal como la autopista de alta velocidad Vespucio Sur, su construcción significó la construcción de una serie de muros y rejas que dividieron la comuna de norte a sur, separando las vías de la comuna y a la comuna entre sí.

La desigualdad social como problemática urbana se materializa y queda de manifiesto en la estructura urbana, en las áreas residenciales y en la extensión del metro en la vida cotidiana de los habitantes de la comuna de La Granja. Los cambios urbanos derivados de estos megaproyectos viales, dan cuenta de un complejo proceso de readecuación y reformulación económica, en los cuales evidentemente no han sido considerados los habitantes. (Alegria, 2010)

Sin embargo, pese a los grandes procesos de modernización vial en la comuna, no se ha experimentado un mejoramiento determinante en términos de calidad de vida de sus habitantes. La comuna sigue presentando graves problemas de cesantía, pobreza, segregación, delincuencia y exclusión.

ESQUEMA 52: CRUCE PELIGROSO PERFIL TIPO ESTACIONES DE METRO L 4A



FUENTE: Los errores del MOP en Vespucio Sur que costarán 25 millones de dólares, www.ciper.cl

En este sentido, las estaciones de metro de la línea 4A toman una forma tosca al tratar de continuar el lenguaje lineal de los muros de contención de la misma línea (más que de la ciudad o su entorno más próximo), articulándose con la trama urbana como dispositivos de conectividad de mercancías que circulan

desde la periferia hacia las centralidades de Santiago con una negación absoluta del espacio urbano en el cual se inserta.

Por otro lado, es evidente la deficiente conectividad de las pasarelas que unen las zonas norte y sur de la comuna, que acompañado de su desarmónica estética y su reducida amplitud, condicionan un espacio asfixiante e inseguro. Además de generar inconveniente de retazos urbanos. *(Moya, 2005)*

Sin considerar como consecuencia directa de las buenas inversiones en infraestructura y vialidad, como detonante de desarrollo urbano de zonas alicaídas de la ciudad, se sigue prefiriendo priorizar las inversiones en aquellos sectores de la ciudad más privilegiados, estableciendo imágenes objetivos y estrategias de planificación que se relacionan con el entorno urbano y lo potencian.

Si bien la explicación o excusa que se establece al momento de definir dónde se invierte, responde siempre a criterios económicos en relación a un mayor poder adquisitivo de algunas municipalidades, es hora de que la planificación urbana y las grandes intervenciones sean una oportunidad para revitalizar barrios o sectores en decadencia. *(Ponce, 2007)*

De lo anterior se establece que estructuralmente la planificación urbana, se deben contemplar como parte de un proceso integral, en donde los habitantes van adquiriendo la conciencia de pertenencia en base a un proceso de participación.

Es primordial la inversión en diseño y construcción en estas infraestructuras urbanas para generar espacios que logren dar una continuidad espacial y minimicen el efecto negativo de la autopista sobre el paisaje y el entorno. Los proyectos de mitigación paisajísticas derivados de los impactos deben integrarse al entorno de manera armónica en el contexto social y paisajístico intrínseco del lugar.



IMAGEN 34: Inequidades Urbanas: Cómo se hace ciudad hoy, www.plataformaurbana.cl

En este sentido, el MOP es el responsable directo del mal funcionamiento urbano de estas infraestructuras viales y tal como se tuvo que hacer responsable durante la etapa de su construcción cuando tuvo que desembolsar el equivalente al 10% del total invertido en la autopista urbana Vespucio Sur (US\$ 25 millones) para costear 224 obras de reparación a daños provocados a vecinos (entre las que destacan: rediseñar las zonas donde emergían tres túneles de pasos vehiculares y el entorno de dos pasarelas, ampliar un tramo de la caletería sur, instalar una pista de aceleración y construir dos cruces vehiculares nuevos) tras negarse a elaborar el informe de Impacto Ambiental a tiempo y generar altos niveles de ruido, serias dificultades para desplazarse y riesgos de sufrir accidentes. Debería, apelando al retraso de este informe sin medir las consecuencias del megaproyecto urbano que estaba construyéndose, analizar las externalidades negativas en el entorno urbano para una posterior inversión pública que rediseñe y socave el eje vial de la autopista Vespucio Sur y el Metro.

A propósito de lo anteriormente señalado, el error cometido por el MOP es uno de los puntos que está en cuestionamiento en relación al desequilibrio social con que actúa la planificación urbana, siendo que el proyecto se inserta en cuatro comunas de barrios populares (La Granja, San Ramón, La Cisterna y Lo Espejo) (Ramírez 2009)

► **LEY DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS: SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA VESPUCIO SUR S.A.**

El despliegue de las autopistas en el territorio tiene siempre fuertes implicancias en el desarrollo y en el funcionamiento urbano que se ve repentinamente modificado por la introducción de grandes tramos amurallados que carecen de conexiones efectivas con el resto de los sistemas de la ciudad, afectando la movilidad y la accesibilidad de los habitantes. El sistema, en definitiva, más que solucionar las demandas de proximidad y conectividad de la periferia con la ciudad, promueve nuevas demandas de desplazamiento y de lejanía. (Figueroa, 2013)



IMAGEN 35: Imagen Objetivo Memoria 2003 Sociedad Concesionaria Vespucio Sur, www.ciper.cl – Autopista Vespucio Sur, www.flickr.com

El proyecto de restructuración urbano vial que significó la construcción de la autopista Vespucio Sur asociada al metro de Santiago configuró una barrera infranqueable que terminó por dañar aun mas la imagen vulnerable de la comuna, dividiéndola en dos de norte a sur.

El efecto barrera por una parte describe el gran impacto urbano que generan en esencia las autopistas sobre el territorio, desintegrándolo, desarticulando los espacios públicos existentes, rompiendo los lazos sociales de sus habitantes, sus actividades cotidianas e incluso sus fuentes laborales. Por otro lado, se establece un efecto túnel, en donde la infraestructura vial se aísla e ignora su entorno físico y los habitantes de sus borde que al no formar parte importante de su demanda, se les expropia o se les obliga a vivir bajo condiciones de ruido e impacto ambiental. Condición frecuentemente ignorada como problemática urbana por parte de la gestión privada que solo ve como potenciales usuarios del servicio a los flujos vehiculares externos.

En el apartado 7.1.1. INSTITUCIONALIDAD, LEYES Y MARCO NORMATIVO ESPECÍFICOS sobre la autopista Vespucio Sur se conocieron las obligaciones legales adscritas por la concesionaria de mantener en buen estado todas las áreas de parque y jardines definidos en el proyecto de paisajismo, dentro del área de la concesión.

En relación a esto, en la presentación de la memoria la Sociedad Concesionaria estableció que para la autopista se contemplaría la creación de áreas verdes tanto a lo largo del tramo vial, en las pasarelas elevadas, como en zonas complementarias que podrán ser usadas directamente por la comunidad. Y donde se contemplaba la construcción de nuevas áreas verdes, reparación de las que estaban degradadas y mejoramiento de la infraestructura deportiva y el mobiliario urbano existente que se encontrara en mal estado. Sin embargo, este lineamiento estratégico y sus diferentes planes de acción en la práctica nunca se materializaron

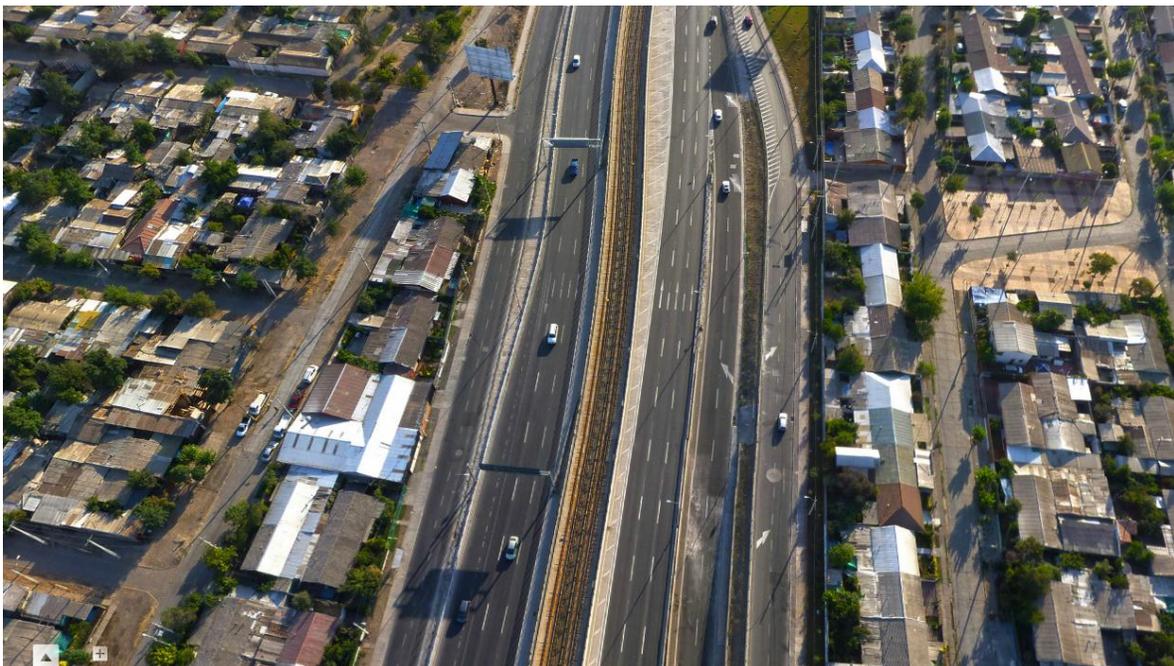


IMAGEN 36: Autopista Vespucio Sur AVS 360°, www.vespuciosur.cl

El Secretario Comunal de Planificación de La Granja, Jorge Córdova, corrobora que los municipios no conocieron planos y que la actitud del MOP fue una defensa permanente de la concesionaria...: “ El atraveso de Coronel lo metieron literalmente a presión en el perfil que tenía la calle. Ahí quedó la salida del paso bajo nivel, una calzada de una pista y una acera de unos 80 centímetros con los postes al medio. Pero estuvieron negados desde el principio para hacer mayor expropiación, áreas verdes o dejarlo como paseo peatonal”

El director de Obras de la comuna de Lo Espejo, Gerardo Alonso, afirma que todo el proceso de construcción se hizo de espaldas a los municipios: “Nos mostraron un montón de elementos visuales que graficaban cómo iban a quedar las pasarelas, las protecciones contra el ruido, las áreas verdes. Después descubrimos que nos habían mostrado un recorrido virtual que pasaba por sectores más al oriente o más al poniente, pero que no era de nuestra comuna.” (Ramírez, 2013).

Otra de las obligaciones adscritas por la concesionaria y que derivaban del convenio complementario n° 1 establecían la incorporación de 5 colectores de agua lluvia en el eje del proyecto en base al Plan Maestro de Saneamiento de Aguas Lluvias de Santiago.

Sin embargo en la práctica el sistema no ha funcionado de forma adecuada, ya que por las condiciones impermeables de la autopista y las condiciones geográficas de la comuna el escurrimiento de las aguas lluvias es de oriente a poniente. El diseño del colector y su posterior aprobación y construcción no habrían considerado estas condicionantes, haciéndolo deficiente para la captación promedio generando zonas de inundación. (Feña, 2010)

La Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur esta afectada al igual que el Metro de Santiago por las mismas irregularidades incurridas por el MOP que violando la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente, no sometió al proyecto al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), para facilitar las operaciones y ganancias del sector privado concesionario, con lo cual se le liberó de todas las medidas de mitigación y compensaciones que tenía que llevar a cabo. En diciembre de 2005 se habilitó la autopista Vespucio Sur y recién en enero de 2009 el Ministerio de Obras Públicas la sometió a evaluación ambiental, previo dictamen de la Contraloría.

Las tardías mitigaciones ambientales le costarán al fisco 25 millones de dólares, (las obras no se las puede cobrar a la concesionaria porque no estaban en el contrato, y el MOP fue el que decidió no someterlas a evaluación) porque habrá que expropiar terrenos y casas para ampliar veredas, rediseñar pasarelas, construir parques y áreas verdes en sitios abandonados, y colocar iluminación y pantallas acústicas. (Gomez, 2008)

La idea de financiar obras viales bajo el concepto de concesión, presenta en esencia muchas virtudes (como se menciona en el apartado 7.1.1.) al eximir al Estado de ser el ejecutor directo de las labores de construcción y conservación de obras públicas, delegando en el privado esta tarea (siempre y cuando la Sociedad Concesionaria vea en el proyecto una inversión económica) encausándolo hacia su labor social asociada al mejoramiento vial de todo el territorio nacional, especialmente de los sectores vulnerables donde las obras bajo el concepto de concesión no resultan ser viable para el sector privado.

Sin embargo, a pesar de estas consideraciones que hacen gala del buen quehacer de la gestión pública respecto a su responsabilidad de cautelar y promover el bien común, un aspecto que no puede dejar de

considerarse es que hoy el panorama que nos muestran las ciudades sigue hablándonos de desigualdades sociales, de conflictos sociales, ambientales y económicos entre las comunidades y las autoridades y del poder del sector privado como principal gestor de la planificación urbana.

La materialización de autopistas en superficie o en trinchera en zonas vulnerables pone de manifiesto la desigualdad social que experimenta las consideraciones de la planificación urbana en Chile, hay donde los flujos vehiculares y residentes no tienen el poder social ni económico para contrarrestar las acciones de la gestión privada y su validación por parte del Estado.

Mientras que en un comienzo se celebraba la innovación de una gestión integradora entre el sector público y el privado que significó la promulgación de esta ley. Hoy es cuestionable que la participación privada en las inversiones públicas haya aumentado desde un 0,0046% a casi un 50%, respecto de las inversiones del Estado, privilegiándose la construcción de infraestructura vial concesionada antes que la calidad de vida de los barrios y el espacio público. Situación que pone de manifiesto que en la práctica quien toma las decisiones concretas en relación a la planificación urbana es el sector privado quien se sustenta en un negocio económicamente rentable y poco regulado. (Fariña y Vasconi, 2005)

Actualmente el sistema de concesiones es diseñado bajo bases de licitación que fomentan el atractivo de inversión económica para las empresas interesadas, a través de mayores subsidios por parte del Estado, negocios inmobiliarios anexos a los proyectos viales, entre otros. Siendo ellas finalmente las que deciden que proyectos se hacen y cuales no.

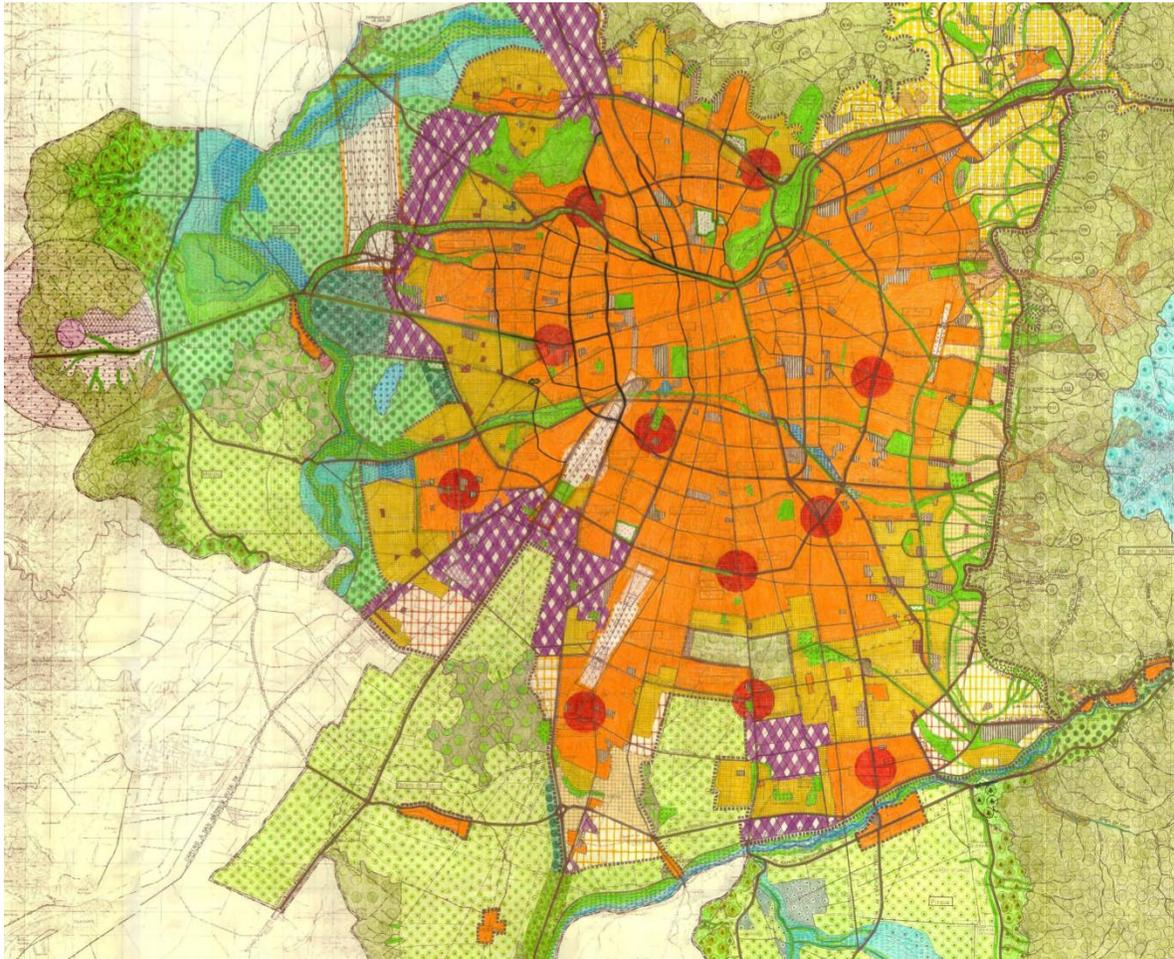
Siendo el principal responsable de la regulación y fiscalización del proyecto de infraestructura vial Autopista Vespucio Sur, el MOP es quien deberá hacerse cargo del costo de compensación y mitigación de la totalidad de los daños provocados por: el mal desarrollo del proyecto, los impactos ambientales sufridos por los habitantes, los impactos viales y urbanos derivados del mal funcionamiento del sistema vial, las obligaciones sin cumplir, en relación al mejoramiento de las áreas de parque y jardines definidos en el proyecto de paisajismo, la construcción efectiva de los colectores mal diseñados en el eje vial, las obligaciones de mantención y conservación, entre otras responsabilidades sin cumplir. Que bajo una evaluación efectiva al proyecto por parte de un estudio de Impacto Ambiental (que en su momento solo fue de carácter referencial) podrían estar totalmente justificadas.

“De ese modo y en cumplimiento del principio de juricidad, en cuya virtud la Comisión Nacional del Medio Ambiente se encuentra obligada a calificar los estudios y declaraciones de impacto ambiental relativos a los proyectos sometidos a su consideración, el referido estudio referencial deberá complementarse con las medidas adoptadas durante la ejecución de las obras con ocasión de sus modificaciones y ser evaluado por la indicada comisión. (Declaración de Impacto Ambiental: Etapa de Operación “Sistema Américo Vespucio Sur”)

▶ PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO

El PRMS establece que la comuna es parte del área urbana metropolitana urbanizada de Santiago, respecto de la cual se define su intensidad de uso de suelo (entendida como el tamaño de población y de actividades urbanas que podrán emplazarse), las zonas habitacionales mixtas, los subcentros de equipamiento metropolitano, las áreas verdes, la industria y la vialidad.

ESQUEMA 53: PLAN REGULADOR METROPOLITANO 1994



FUENTE: Documentos Vigentes PRMS, PRMS 1994, www.seremi13minvu.cl

Respecto a la intensidad de uso de suelo se establece la consideración de densidad bruta mínima, que en relación a las características de área urbanizada de la comuna de La Granja, la ubican dentro de las áreas de densidad intermedia con 150 [hab/há] . Situándolas en igual condición de área metropolitana urbanizada que las comunas de Cerro Navia, El Bosque, La Florida, La Pintana, Las Condes, Lo Prado, Macul, Maipú, Ñuñoa, Pudahuel, Puente Alto, Recoleta, Renca, San Bernardo y San Ramón.

Respecto a los subcentros de equipamiento metropolitano se establece primeramente su funcionalidad como terrenos y edificaciones complementarias a las funciones básicas del habitar, producir y circular y cuyo ámbito de acción que comprometerá dos o más comunas. Tal consideración debe ser creada, potenciada o reforzada por los Planes Reguladores Comunales, posibilitando la acción de aplicar un Plan Seccional (elaborado por una o más comunas) de zonas de construcción obligatoria.

Se define la intersección de Av. Américo Vespucio y Santa Rosa como subcentro metropolitano común entre la comuna de La Granja y San Ramón.

Dicha consideración se ratifica en el Plan regulador Comunal vigente y en la propuesta urbana realizada, pudiendo insertarse como Plan Seccional como zona de construcción obligatoria aplicable a la comuna de La Granja y San Ramón.

Respecto al sistema metropolitano de áreas verdes y recreación se considera dentro de la categoría de parque intercomunal de uso público al Parque Brasil, con lo que la comuna aporta al sistema intercomunal de áreas verdes de su entorno inmediato 38 há., lo que equivale porcentualmente a 6,5%. Sin embargo aún con las dimensiones de esta área, la concentración de área verde por persona en el sector norte de la comuna genera problemas de acceso al uso recreativo.

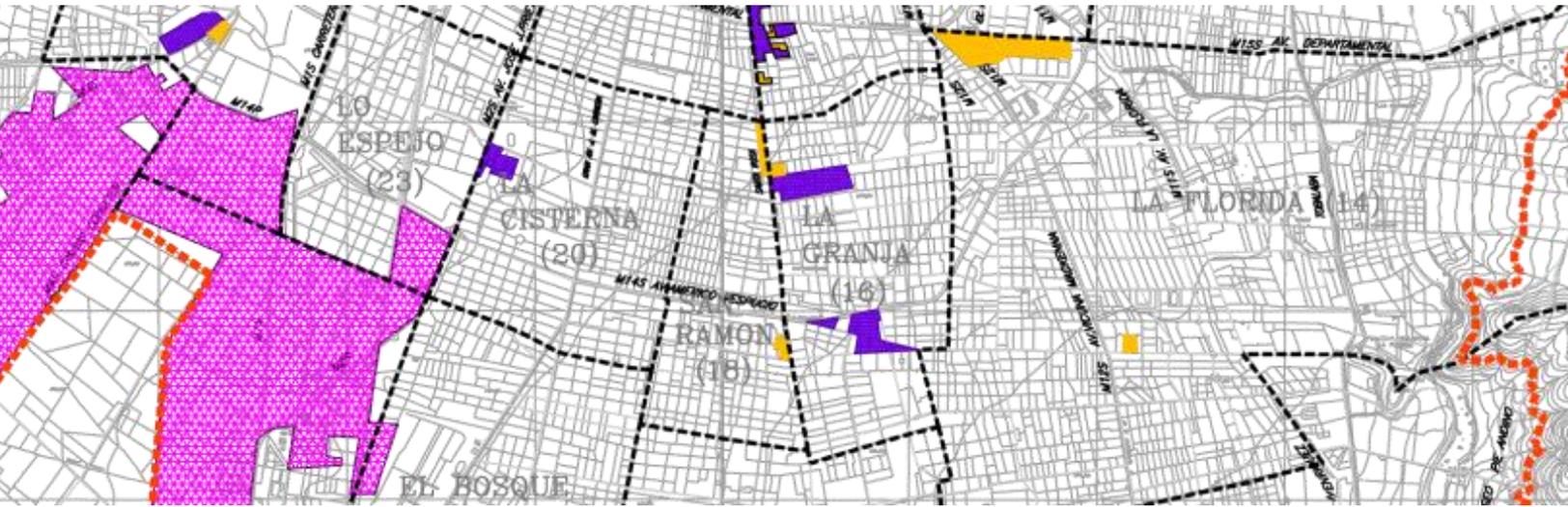
En consecuencia, aunque en La Granja existe, en la actualidad, un total de 6 m² de área verde por habitante, existe un importante déficit en su dotación debido a un problema de concentración, distribución, diseño y mantención.

ESQUEMA 54: PROPUESTA DE AREAS VERDES, SECCION LA GRANJA



FUENTE: Documentos Vigentes PRMS, PRMS 1994, www.seremi13minvu.cl

ESQUEMA 55: ZONAS INDUSTRIALES EXCLUSIVAS REINCORPORADAS, SECCION LA GRANJA



FUENTE: Modificaciones PRMS aprobadas, Modificación ZIER, www.seremi13minvu.cl

Mientras que los estándares internacionales recomiendan un mínimo de 9 m² de áreas verdes por habitante, el actual PRMS no propone un aumento de áreas verdes en la comuna aun cuando establece dentro de sus tres principales problemáticas la carencia de área verde en el área metropolitana de Santiago, sobretodo en sectores de comunas vulnerables, asociando las propuestas de áreas verdes, en su mayoría, con las nuevas zonas de expansión condicionada y zonas de reconversión industrial.

Respecto a la actividad productiva industrial el PRMS de 1994 define que las zonas industriales exclusivas con actividades molestas, circunscritas al anillo de circunvalación Américo Vespucio, serían afectas a congelación. Sin embargo, tras una modificación del Plan en 1999 se reincorpora su uso como zona industrial exclusiva reincorporada (ZIER) estableciendo un total de 60,65 [has] de uso industrial en la comuna.

Propuesta que en su momento pretendía regularizar las zonas industriales mediante una evaluación medioambiental y posterior fiscalización del Servicio de Salud Metropolitano del Ambiente para los efectos de establecer las mitigaciones ambientales que correspondiera.

Sin embargo, estas medidas no se llevaron a cabo y en la actualidad la comuna presenta zonas industriales subutilizadas y altamente molestas, en tanto que su permanencia afecta a las viviendas colindantes por los fuertes olores y vapores, el alto riesgo de incendios y el deterioro de sus instalaciones.

En este sentido, el actual PRMS si bien propone la reconversión de zonas industriales a usos habitacionales mixtos, se establece un criterio de selección mediante una superposición de variables en donde los sitios eriazos dentro de las zonas industriales, son finalmente las áreas posibles de reconvertir, asumiendo que son terrenos subutilizados dentro de un área urbanizada con déficit habitacional.

Sin embargo, bajo este criterio de selección las zonas industriales de la comuna de La Granja no fueron consideradas, ya que se utilizó como marco de referencia el PRMS de 1994 donde las zonas industriales de La Granja no presentan actividades molestas en tanto estaban afectas a congelación.

De haber tomado en consideración la modificación de 1999 del PRMS las zonas industriales podrías haber sido reconvertidas a uso habitacional mixto, pudiendo acogerse a las garantías de aumentar las áreas verdes disponibles, ofrecer viviendas subsidiables y sociales. Logrando de este modo, liberar paños con un importante potencial de desarrollo urbano, en tanto se encuentran ubicados en el subcentro de Vespucio con Santa Rosa, además de presentar un alto grado de conectividad y accesibilidad propio de un área metropolitana.

Ahora, si bien el PRMS no toma en consideración los efectos perjudiciales de las zonas industriales existentes según el SEREMI regional es posible efectuar cambios de usos de suelo industriales a residenciales bajo un plan seccional o la modificación del Plan Regulador Comunal *“de acuerdo a lo estipulado en el Art. 6° transitorio del PRMS, el cual está referido solo a las Zonas Industriales reincorporadas, lo cual se aplica solo a algunas comunas dentro de las cuales se encuentra La Granja”*(Reclamo Unidad de Supervisión Equipo Planificación Comunal, p.1)

▶ PLAN REGULADOR COMUNAL

El Plan Regulador Comunal vigente se articula en base al reconocimiento dos líneas estratégicas: un sistema estructurantes del territorio urbano comunal y un sistema residencia.

En relación al primer lineamiento estratégico se establece la intención de jerarquizar los corredores viales de carácter intercomunal principalmente el eje de Santa Rosa como área de renovación urbana, posteriormente el de Américo Vespucio y La Serena.

Adicionalmente se jerarquizan de los corredores viales que han desarticulado el territorio comunal en relación a las autopistas concesionadas de Vespucio Sur y Acceso sur Santiago, como zonas de área verde y espacio público que se van ramificando hacia el interior norte y sur de la comuna.

Se establecen también, áreas para la inserción de equipamiento comunal para el potenciamiento del subcentro Santa Rosa - Américo Vespucio, además de otros microcentros y corredores viales internos.

En relación, al segundo lineamiento estratégico se establece la intención de densificar las áreas residenciales existentes y potenciar la renovación urbana residencial en altura en Santa Rosa y su subcentro y los bordes vinculados al Parque Brasil

A partir de estos lineamientos estratégicos se genero la imagen objetivo del Plan Regulador comunal en donde los limites y Bordes de la estructura urbana comunal cobraron importancia al igual que el subcentro intercomunal.

El PRC no se hace cargo de la situación de quiebre territorial que produce la autopista conjuntamente con las zonas industriales, estableciendo la problemática asociada solo se propone una restructuración conjuntamente con conexiones norte-sur en un futuro próximo.

Los bordes norte y sur hacia San Joaquín y La Pintana tampoco son potenciados aun cuando el eje norte esta asociado al Parque Brasil y se encuentra próximo a la centralidad del paradero 14 de la comuna de la Florida.

De esta manera, solo se hace cargo de áreas que ya presentan un potencial de consolidación como son el subcentro intercomunal y el borde exterior de Santa Rosa donde se establece la intención de replicar el desarrollo urbano e inversión económica que ha sufrido en la comuna de San Ramón. El límite de av. Punta Arenas también se propone como eje de desarrollo urbano, en tanto que el Parque Brasil se configura como punto estratégico de descompresión ante la intención de densificación en altura.

El denominado límite interno de La Serena se entiende como eje de integración comunal de norte a sur estableciendo para el una franja de actividades mixtas con la intención de diversificar la oferta de equipamiento local, comunal y comercial. Sin embargo, la propuesta no presenta una intención clara en tanto que la franja de uso mixto presenta dimensiones que no alcanzan a romper con el límite tan marcado que configura la autopista como quiebre territorial.

Por otra parte el PRC no propone un incremento de áreas verdes ni espacios públicos que articulen las microcentralidades existentes en los diferentes barrios a partir de canchas, áreas verdes, paseos peatonales y juntas de vecinos.

La centralidad dada por el metro La Granja es en primera instancia identificada como punto estratégico de desarrollo urbano residencial y comercial. Sin embargo en la imagen objetivo del sector solo se establece una franja de proporciones reducidas para actividades mixtas

7.3. PROPUESTA POLÍTICA-NORMATIVA

La descripción del estado actual sistema normativo, regulatorio y de planificación en Chile y los aspectos que afectan directamente a la zona de actuación del proyecto urbano que se presenta, obliga a establecer una propuesta política normativa a manera de esbozo de cómo abordar las problemáticas urbanas presentes en nuestras ciudades.

El nuevo modelo político normativo se propone acorde a los desafíos de integración de la población a los beneficios del desarrollo urbano y a la articulación de los sectores público y privado/comunitario, donde se priorice una lógica de desarrollo territorial y urbano que asegure el bien común y donde se refuercen el carácter local de la gestión y mejoren sus servicios y la capacidad técnica.

Se plantea la necesidad de actuar bajo un modelo de gestión compartida entre el sector privado y la comunidad, y donde el sector público tenga un rol más activo en el ejercicio de sus funciones públicas; tales como la generación de un sistemas de información internos, la evaluación y fiscalización efectiva de los planes, programas y proyectos, servicios integrales para las comunidades, velar por una educación de calidad y una efectiva participación ciudadana.

La gestión y administración urbana deben formar parte de la esfera de acción de la administración pública del estado, por lo que contar con mecanismos que modernicen sus facultades en el ámbito urbano y activen su velocidad de respuesta, serán esenciales para el desarrollo de las ciudades.

Sin embargo, proponer un modelo político normativo que permitan aproximarse a una lógica de desarrollo urbano apropiado, resulta ser difícil de estructurar teniendo en consideración la realidad económica,

cultural, social, tecnológica y política chilena que apunta principalmente hacia un modelo neoliberal donde se niega el poder y el rol del Estado en la economía y en las demás dimensiones de la sociedad.

En este contexto, Chile tiene sobre sí la obligación de continuar con el desempeño eficiente de su economía a escala macroeconómica y avanzar hacia mejores resultados a nivel microeconómico, que se traduzcan en un mayor bienestar para las personas. Ello depende fuertemente de lo que ocurra en las ciudades. Pero los intentos por resolver las problemáticas urbanas son insuficientes para influir en un desarrollo que satisfaga las necesidades de los habitantes y de la propia actividad económica y de producción.

A partir de ello se hace necesario crear un modelo político normativo permitan asumir los desafíos del país y que puedan por lo tanto tener mayor factibilidad de ser asumidos e implementados por el sector público y privado.

El aumentar los derechos y obligaciones del Estado constituye un punto estratégico para la promoción de un nuevo modelo político normativo que fortalezca y modernice los instrumentos de ordenamiento territorial que aceleren su capacidad de respuesta. Resolviendo de manera conjunta las preocupaciones del sector público, la comunidad y el sector privado. En tanto que para el sector privado el mal funcionamiento del marco político normativo vigente, es un facilitador para el desarrollo de proyectos inmobiliarios ensimismados, generadores de altos costos sociales y que buscan privilegiar sólo la rentabilidad desmedida del precio del suelo urbanos, pero también es un obstáculo para su desempeño competitivo como desarrollador urbano, en la creación de una ciudad más equitativa e igualitaria en el acceso a los bienes y servicios urbanos. A su vez, el aumento general del ingreso per cápita, posibilita que las comunidades presionen por un mejor y más eficiente funcionamiento de los servicios públicos y privados, demandan más y mejor ciudad.

Por otra parte, una de las problemáticas urbanas derivadas del marco normativo vigente es el marcado carácter centralizado de la gestión territorial. Chile necesita avanzar hacia el reconocimiento de la diversidad del territorio nacional para alcanzar un desarrollo urbano integral.

De esta manera, tanto la administración central como las administraciones regionales, comunales y locales podrían articularse para implementar políticas, planes, programas y proyectos en beneficio de la calidad de vida de las personas en la totalidad del territorio nacional, asegurando además una gestión territorial asentada en la participación ciudadana.

A su vez, reconocer la importancia de las áreas metropolitanas resulta de gran relevancia si se considera que el 75% de la población nacional se concentra en ellas, siendo los territorios donde en mayor medida es posible ver las externalidades negativas producidas en la ciudad bajo las lógicas del modelo de desarrollo imperante.

En el contexto anterior, el nuevo modelo político normativo debería ajustarse a los siguientes criterios:

- ▶ Constituirse en base a instituciones flexibles, adaptables y con objetivos políticos transversales a largo plazo, en tanto que las actuales son rígidas y están fuertemente comprometidas con objetivos políticos de corto plazo.

- ▶ La institucionalidad deberá prescindir de potenciar un perfil sectorial en el marco político normativo, debe también prescindir de pretender alcanzar objetivos propios, para contribuir a alcanzar objetivos colectivos y propios de los municipios.
- ▶ Crear instrumentos diferenciados según los distintos estados de desarrollo en que se encuentren las unidades territoriales, fortaleciendo las expresiones históricas, culturales y de identidad propias de cada unidad, flexibilizando la legislación para acoger las especificidades locales.
- ▶ Concretas esfuerzos por parte del gobierno central para facilitar la gestión regional, intercomunal, comunal y local, dotándolos de instrumentos y recursos necesarios, bajo el principio de subsidiaridad del Estado para traspasar a sus administraciones la capacidad de articular territorialmente sus recursos y decisiones, asociado a la creación de sistemas de información en línea y acceso directo a la ciudadanía.
- ▶ Incorporar a las herramientas e instrumentos de la dimensión territorial, la participación ciudadana en Programas de discusión, comunicación y difusión.
- ▶ Fomentar la participación local en la toma de decisiones. El sistema de participación local planteado por los actuales instrumentos de Planificación territorial presenta ineficientes canales de vinculación de la ciudadanía.
- ▶ Fortalecer la gobernabilidad a escala metropolitana para abordar las problemáticas de fragmentación y segregación urbana, con un ámbito de acción inter-comunal e inter-sectorial. Para ello se busca crear organizaciones supramunicipales específicas u otras formas de cooperación tales como consorcios, empresas públicas o fusiones de municipios, que trabajen en base a un tratamiento administrativo conjunto para implementar políticas, planes, programas y proyectos en beneficio de la calidad de vida de sus habitantes.
- ▶ Concretar los esfuerzos a nivel comunal por fortalecer el soporte de los niveles superiores de la administración territorial metropolitana.
- ▶ Gestionar una administración pública en base a la contratación de personal profesional, en cooperación con otros grupos organizados independiente, universidades y empresas. En el marco de un Directorio y de la delegación de funciones bajo un control gubernamental.
- ▶ Intensificar la sistematización de la información, para contribuir a producir un cambio en la velocidad de respuesta de los instrumentos de ordenamiento territorial de la gestión
- ▶ Establecer indicadores que permitan realizar una fiscalización y seguimiento efectivo de las acciones, planes y programas realizados.

CAPÍTULO 8

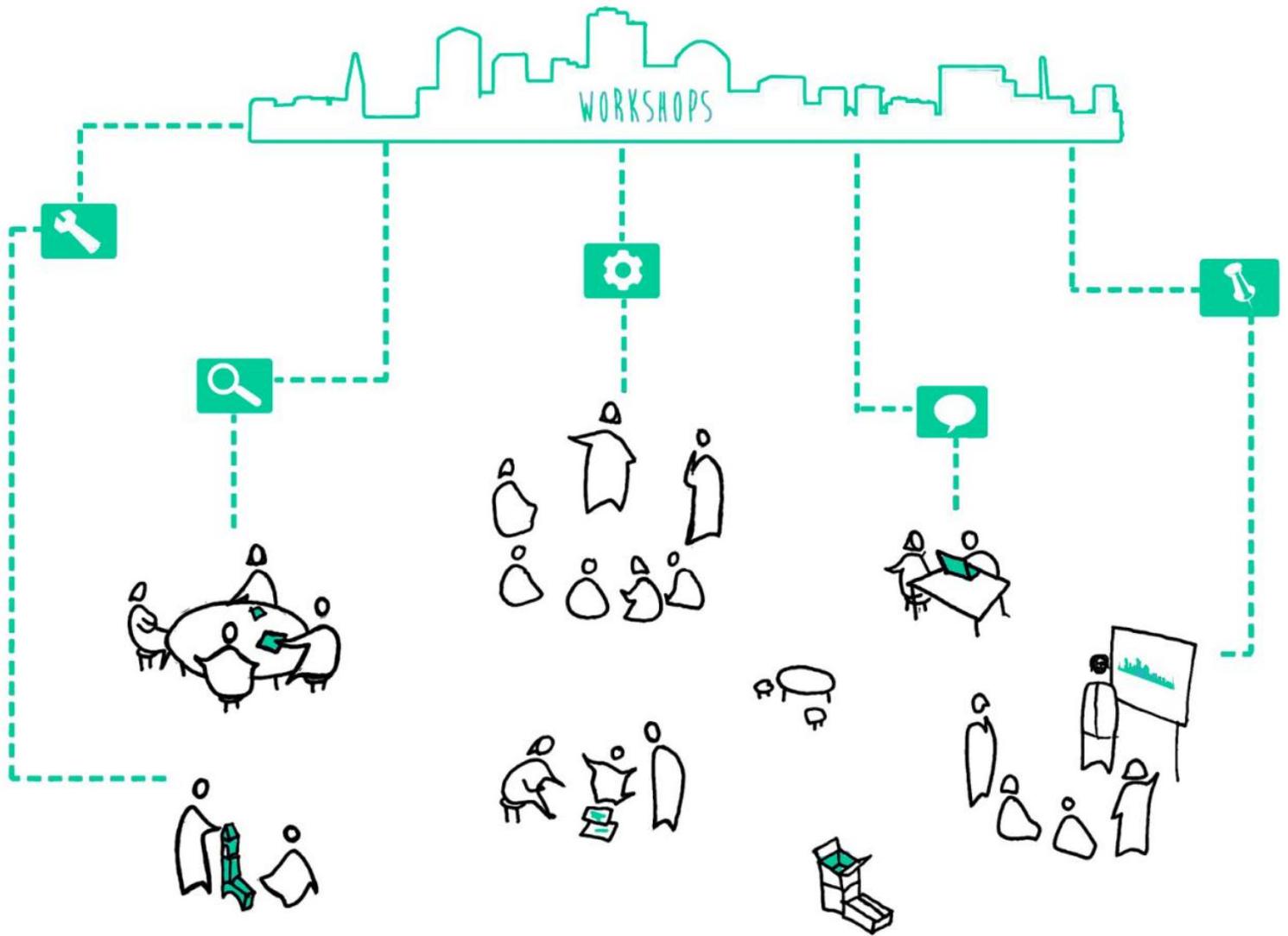
CRITERIOS DE GESTIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL

1. CRITERIOS GENERALES

2. REFERENTES

3. PROPUESTA DE GESTIÓN

IMAGEN 38: www.thinkcities.org



8.1. CRITERIOS GENERALES

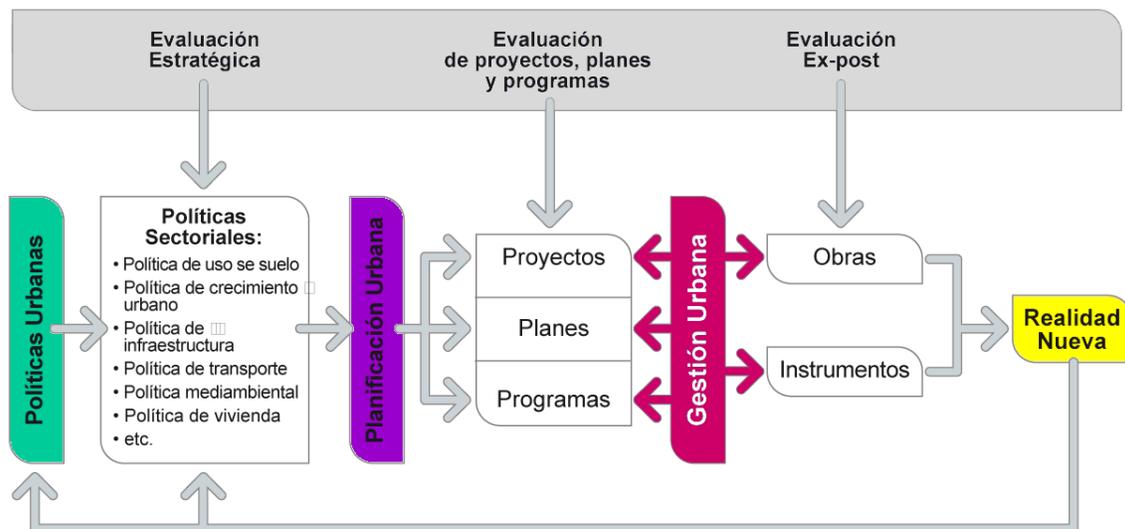
La gestión urbana es la articulación de diversos recursos (humanos, financieros, organizacionales, políticos, naturales) que configuran un modelo o plan global para hacer frente a la producción, funcionamiento y mantenimiento de la ciudad, a los fines de satisfacer las estrategias de la planificación urbana. En la articulación de estos procesos intervienen diversos actores urbanos (públicos, privados y comunidad) que buscan satisfacer sus necesidades, generándose contradicciones y conflictos que suponen la elección de jerarquías de poder.

Los planes de gestión incorporan las singularidades propias de sus ciudades y barrios, como base para una participación efectiva de los diversos actores públicos, privados y de la comunidad, asumiendo así uno de los objetivos centrales de la gestión urbana de ser capaz de trabajar en función de la asociatividad para conciliar, sumar intereses y propuestas para los diversos entes involucrados, a través de sociedades especiales. (Moris, 2009)

Los vínculos entre los actores urbanos son complejos al integrarse una multiplicidad de actores tanto públicos como privados: empresarios, propietarios, gestores inmobiliarios, asociaciones académicas, organizaciones comunitarias, organismos nacionales e internacionales, sociedades privadas y mixtas. Situación que obliga a generar instancias de coordinación, institucionalización de asociaciones y negociación para realizar una adecuada gestión de la ciudad. (Sapelli, 2009)

El proceso de la gestión urbana establece jerarquías y secuencia de acciones a ejecutar que van desde la definición de políticas urbanas, planificación urbana, definición de proyectos, planes y programas, definición del modelo de gestión y su evaluación.

ESQUEMA 56: PROCESO DE LA GESTIÓN URBANA



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.41

Las políticas urbanas constituyen el marco ideológico, de acuerdo a criterios de bienestar social, sustentabilidad del medio ambiente y competitividad económica en el que se sustenta el proyecto y a partir del cual se trazan los objetivos a alcanzar para su implementación en la gestión urbana. Mientras que, la planificación urbana corresponde a la definición del conjunto de acciones comprometidas en los procesos de transformación, de acuerdo a los objetivos y plazos que define el plan general.

El proyecto urbano es el conjunto de actuaciones que abarcan un espectro amplio de intervenciones en el suelo urbano que conducen y promueven el desarrollo urbano y cuya envergadura implica una mayor complejidad en la gestión, pues incorpora acciones que comprometen a diversos ámbitos, usos, actividades, actores y recursos. Concretados a través de intervenciones que contemplan proyectos de expansión urbana o de actualización, remodelación, reciclaje o recuperación de áreas en deterioro u obsolescencia.

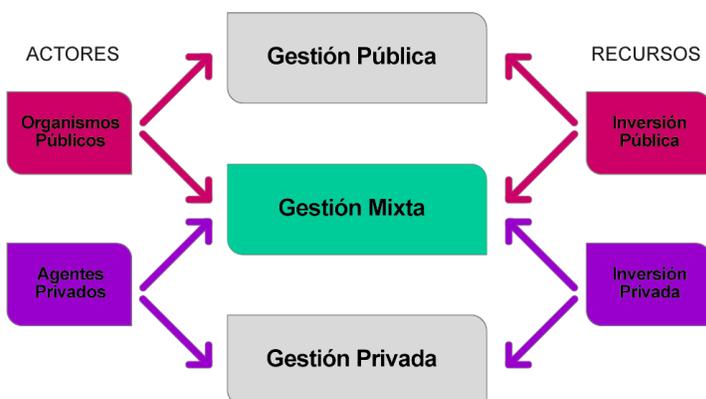
En relación a esto, toda intervención urbana requerirá de un número importante de acciones y operaciones de diferentes magnitudes para que a través de una adecuada coordinación e integración se establezca una intervención sistémica más eficiente y con una mayor escala de impacto, mayor sustentabilidad social, ambiental y económica. Que por otra parte, implicará generar las condiciones óptimas para estimular y orientar a los diferentes actores urbanos en función de los beneficios sociales y económicos que se persigan.

Para algunos el interés de la operación guarda relación con la posibilidad de generar una renta, ponderando las necesidades de una ciudad que les interesa como oportunidad de negocios. Otros en cambio, mirarán la misma operación, pero con el propósito de utilizarla como a un bien de uso, predominando en su evaluación la posibilidad de acceder a consumir los beneficios de la ciudad. Un tercer grupo medirá las contradicciones entre las dos lógicas anteriores, buscando construir un proyecto político a partir de articulaciones de relaciones de poder.

La modalidad de gestión que se adopte para llevar a cabo un proyecto urbano: modalidad pública, privada o mixta, dependerá básicamente de dos variables:

- ▶ El carácter de la Unidad de Gestión responsable de la ejecución del proyecto, determinado por la naturaleza de los actores e instituciones que intervienen.
- ▶ La procedencia de los recursos con que se financia el proyecto.

ESQUEMA 57: MODALIDAD DE GESTIÓN URBANA



COMPONENTES DEL MODELO DE GESTIÓN URBANA

▷ ACTORES INVOLUCRADOS

La concreción del proyecto urbano requerirá la definición de cada una de las tareas que desempeñarán coordinadamente los actores urbanos. Las intervenciones se materializan a través del uso de diversos instrumentos legales, institucionales, normativos y económicos, dependiendo de quién es el responsable de la gestión de las acciones específicas y de la procedencia de los recursos.

- ▷ La administración pública podrá ejercer un rol de liderazgo, fiscalización y gestión de los procesos que encausen el desarrollo del proyecto urbano. Articular las iniciativas públicas con el sector privado. Definir los mecanismos de regulación, fiscalización y evaluación de las actuaciones que intervienen.
- ▷ El sector privado podrá asumir la responsabilidad de aportar por su capacidad de innovación, financiamiento, mejoramiento de las condiciones de vida y construcción de la ciudad.
- ▷ La sociedad civil o la comunidad podrá tener una participación más activa en la planificación, la gestión y la ejecución de proyectos, como forma de intervenir directamente en la solución de sus problemas y necesidades, a través de organizaciones comunitarias de base u organismos no gubernamentales.

▷ INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

Corresponden a herramientas que generan derechos específicos para las acciones en determinadas áreas temáticas o unidades territoriales, en función de objetivos específicos que se espera alcanzar.

- ▷ Programas especiales: Instrumentación de estrategias para fines específicos (repoblamiento de áreas centrales, revitalización de barrios o áreas más necesitadas, fomento de iniciativas comunitarias, mejoramiento de la calidad ambiental, racionalización del transporte privado, etc). Normalmente tienen asignados recursos (bonos, subsidios, créditos preferenciales, fondos concursables, etc) u otros tipos de incentivos económicos.
- ▷ Exenciones tributarias: Este instrumento incentiva al actor privado a la rehabilitación y construcción de edificios y por otra parte castiga económicamente al especulador inmobiliario. Instrumentos de incentivo económico basado en la reducción o exoneración definitiva o por períodos determinados de todos los tipos de impuesto que afectan las propiedades inmobiliarias (impuesto territorial, contribución inmobiliaria, impuesto al patrimonio, etc). También existen exoneraciones del impuesto al valor agregado en áreas específicas, acceso a créditos tributarios, entre otros. Por el contrario, también se podrían aplicar sobretasas por renta ociosa a propiedades que mantienen edificios vacíos, deteriorados o predios eriazos.
- ▷ Otros instrumentos económicos: Además de las herramientas mencionadas, existen otras que son de aplicación más general como las concesiones, aportaciones urbanísticas, mecanismos de captación de plusvalías, etc.

▶ INSTITUCIONALIDAD

Instrumentos que permiten crear o constituir entidades para desarrollar determinadas acciones o actividades en el ámbito urbanístico.

- ▷ Unidades de gestión: La facultad de constituir una agencia especial de carácter operativo (público o privado), a la cual se le asigna la responsabilidad de gestionar un proyecto urbano. La gestión de una intervención urbana de envergadura requiere de un ente rector con facultades y atribuciones adecuadas para acometer dicho propósito, con capacidad de convocar, coordinar y asociar a los actores necesarios, y con suficiente autonomía para conducir y administrar el proceso.
- ▷ Asociación entre sectores público-privado. Este tipo de asociatividad podrán establecerse en las distintas etapas o fases de la gestión: en el origen de la decisión, en la selección de instrumentos (créditos compartidos, en que el privado financia y el Estado garantiza, fondos de riesgos compartidos, entre otros), o en proyectos específicos (el Estado proporciona los terrenos y los privados la inversión en infraestructura; el Estado concede la inversión y operación a privados; Estado y privados se asocian en aportes prepagados; entre otros).
- ▷ Mecanismos de participación ciudadana: forma de organización mediante la cual se canaliza la participación de la ciudadanía en las distintas fases de la gestión de una intervención. El mecanismo más adecuado de participación ciudadana se considera desde el momento mismo de la identificación de las intervenciones hasta la definición de los proyectos y acciones que habrá que emprender.

En el caso de las ciudades con dos comunas o más como son las áreas metropolitanas, los territorios estratégicos difícilmente reconocen los límites políticos administrativos. Por lo que, pensar en una institucionalidad intersectorial que vele por las problemáticas urbanas de estas áreas, es esencial.

Sin embargo, como la propia condición de su actuación es de carácter exploratorio y singular, la gestión urbana en Chile ha llevado a carecer de una adecuada institucionalidad duradera en el tiempo, que funcione en relación a su carácter flexible y en consideración a los objetivos de largo plazo de los proyectos urbanos.

En Chile aún están pendientes reformas institucionales que permitan materializar una coordinación, planificación y gestión interministerial a nivel nacional y regional en función de colaborar con las visiones de desarrollo de las autoridades locales. *(Moris, 2009)*

▶ RECURSOS

Desde el punto de vista financiero, la actual tendencia de las intervenciones es a generar productos que permitan llevar a cabo las inversiones económicamente rentables, distribuyendo los riesgos entre quienes participan de la iniciativa. (Un ejemplo de ello es la concesión de vías urbanas)

Toda intervención demanda recursos públicos y/o privados. Es necesario definir cómo se movilizan estos recursos, el origen y los medios de captación, los flujos de inversión y gastos, el porcentaje de participación público-privado, etc.

- ▷ Los recursos públicos se obtienen a partir de una serie de acciones específicas y complejas, que deben gestionarse desde un principio para su otorgamiento. Los

mecanismos para acceder a estos recursos son por asignación directa, a través de concursos, de compra de bienes y servicios, etc.

- ▷ Los recursos privados se obtienen a partir de estímulos y sanciones. A través de inversión directa, o bien, mediante la aplicación de instrumentos de gestión (incentivos o desincentivos económicos).

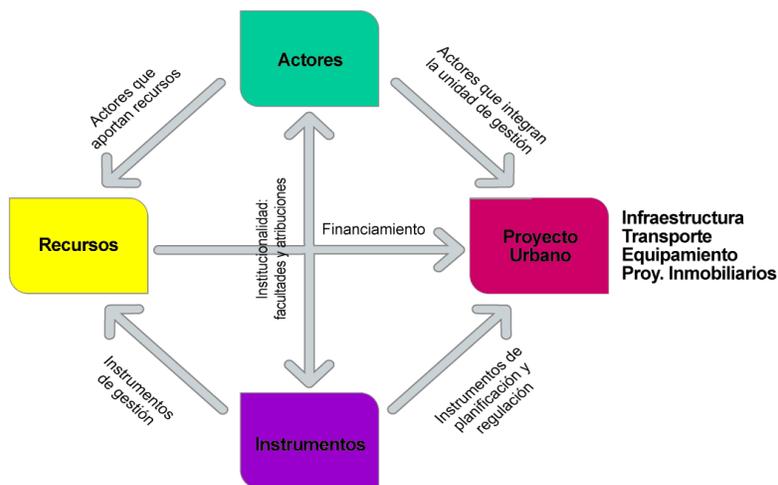
▶ **GESTIÓN DEL SUELO**

La gestión de proyectos urbanos implica, en gran medida, la gestión del suelo, ya que constituye una parte importante de los costos que ésta involucra, especialmente cuando se contemplan operaciones de expropiación. Su disponibilidad será una condición determinante, en el caso contrario, puede constituir una restricción importante dado que la oferta de terrenos urbanos es escasa y el acceso a él limitado.

Por otra parte, la posibilidad de capitalizar las plusvalías que genera una intervención urbana sobre las propiedades beneficiadas, puede constituir una fuente importante de refinanciamiento de la inversión.

Los mecanismos de adquisición de suelo dependerán de la naturaleza del o los propietarios originales (público o privado). Ellos pueden ser compra, enajenación, arriendo, transferencia, expropiación, etc. En particular, existen instrumentos como el derecho de prelación de suelo, que permite disminuir las posibilidades de especular con la venta de inmuebles. (MIDEPLAN, 2003)

ESQUEMA 58: COMPONENTES DEL MODELO DE GESTIÓN URBANA



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.105

8.2. REFERENTES

La selección de referentes se basa en el documento “Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, II ETAPA”, realizado por el Ministerio de Planificación y Cooperación MIDEPLAN, 2003. En donde a partir de la aproximación de 20 proyectos urbanos, se realizó el estudio en profundidad de 8 de ellos en relación a cinco criterios de selección: 1)localización geográfica, 2)fecha de ejecución de los proyectos, 3)tipo de proyecto, 4)modalidad de gestión y 5)disponibilidad de información. Y donde se detallará el análisis desarrollado de 6 proyectos urbanos.

TABLA 17: CRITERIOS DE SELECCIÓN DE 8 PROYECTOS URBANOS

CASO DE ESTUDIO	1)LOCALIZACION GEOGRAFICA	2)FECHA DE EJECUCIÓN	3)TIPO DE PROYECTO	4)MODALIDAD DE GESTIÓN	5)DISPONIBILIDAD DE INFORMACIÓN
PUERTO MADERO	ARGENTINA	1989	RV + RC	MIXTA (PB<PV)	ESPECÍFICA
Plan de Transporte Curitiba	Brasil	1974	TR	Pública	General
JVC Center	México	1998	DU	Privada	General
Ciudadela El Recreo	Colombia	1999	DU	Mixta	Específica
Revitalización Centro Chicago	EEUU (Illinois)	2001	RV	Mixta	General
REVITALIZACIÓN CENTRO SAN DIEGO	EEUU (CALIFORNIA)	1992	RV	MIXTA (PB>PV)	ESPECÍFICA
Plan de Transporte Portland	EEUU (Oregon)	1986-2011	TR	Pública	Específica
COMUNIDAD STAPLETON	EEUU (COLORADO)	1989-2009	RC + DU	MIXTA (PB<PV)	ESPECÍFICA
PARIS RIVE GAUCHER	FRANCIA	1990-2010	RG	MIXTA (PB>PV)	ESPECÍFICA
Plan de Transporte Burdeos	Francia	1996	RV + TR	Mixta (PB>PV)	General
DISTRITO 22	ESPAÑA	2000	RG	MIXTA (PB>PV)	ESPECÍFICA
PASILLO VERDE FERROVIARIO	ESPAÑA	1989-1996	RC + RG	MIXTA (PB>PV)	ESPECÍFICA
Madrid Sur	España	1987-1994	DU	Mixta	General
Euralillen	Francia	1988-1995	RV	Mixta (PB>PV)	General
LONDON DOCKLAND	REINO UNIDO	1981 -1998	RC + RG	MIXTA (PB>PV)	ESPECÍFICA
Postdamer Platz	Alemania	1994-1998	RV + RG	Privada	Específica
Messestadt-Riem	Alemania	1992-2012	RC	Mixta (PB<PV)	Específica
Ciudad Científica	Japón	1970-2010	DU	Pública	General
Saigón Sur	Vietnam	1993-2030	DU	Privada	General
V&A WATERFRONT	SUDÁFRICA	1988	RC	MIXTA (PB<PV)	ESPECÍFICA

FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbano, p.90

TIPOS DE PROYECTO: DU Desarrollo de nueva área urbanizable; RG Regeneración urbana; RC Reconversión de infraestructura urbana; RV Revitalización de área central; TR Plan de Transporte.

Se seleccionaron los casos que incorporaran una amplia variedad de componentes de programa, usos de suelo y elementos de infraestructura y transporte. Además se descartaron los casos que respondieran a operaciones de desarrollo de nuevas áreas urbanizables y a planes de transporte que no incorporan otras intervenciones urbanísticas.

En relación a la modalidad de gestión se descartaron aquellos casos que respondieran a gestiones 100% públicas o 100% privadas, así como aquellos financiados con recursos 100% públicos.

8.2.1. PUERTO MADERO, BUENOS AIRES, ARGENTINA



FUENTE: www.latidobuenosaires.com

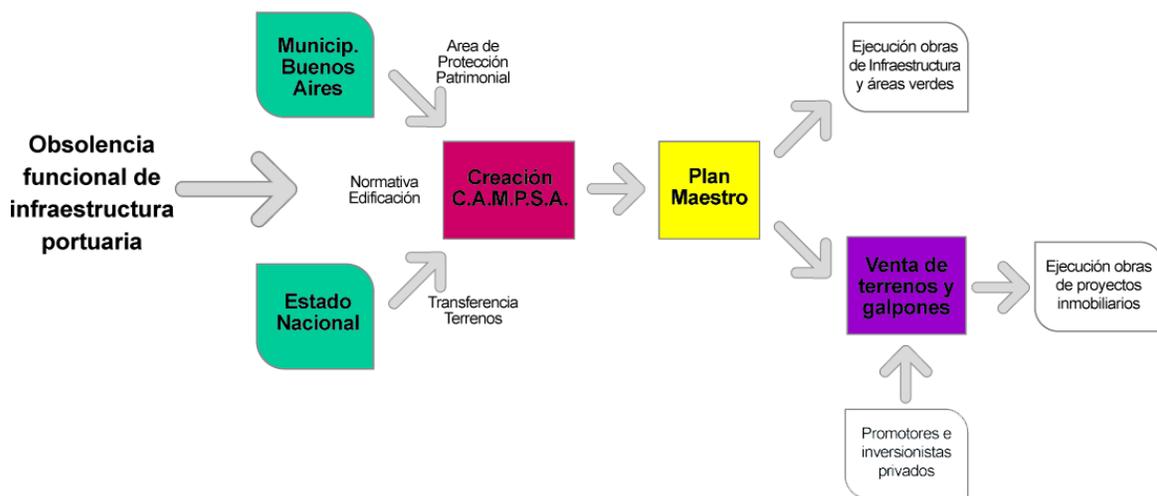
ANTECEDENTES GENERALES

AREA DE INTERVENCION: 170 hectáreas

PROGRAMA GENERAL DEL PROYECTO: Vivienda (26Há) + Comercio (10Há) + Servicios y Equipamiento (16Há) + Espacios públicos (100Há) + autopista (15Há)

PROBLEMÁTICA URBANA: zona portuaria y ferroviaria de Puerto Madero en la obsolescencia y desactivación.

ESQUEMA 59: SINTESIS ETAPAS DEL PROYECTO URBANO



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.152

DESCRIPCION DEL PROYECTO URBANO

Proyecto de reciclaje de infraestructura portuaria en desuso, el cual incorpora la zona portuaria -declarada área de protección patrimonial - al tejido urbano existente, con nuevos usos y actividades que contribuyen a la revitalización del centro histórico de Buenos Aires.

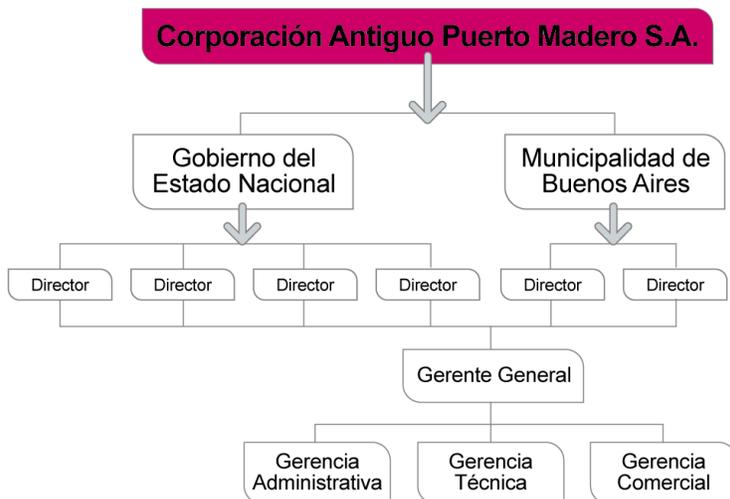
MODELO DE GESTIÓN URBANA

▶ INSTITUCIONALIDAD: UNIDAD DE GESTIÓN

Iniciativa pública con importante participación de inversión privada.

Producto de la asociación estratégica de la municipalidad de Buenos Aires y el Gobierno del Estado Nacional, se crea la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., la cual se conforma como una sociedad anónima del Estado haciéndose cargo de la gestión integral del proyecto, abarcando los ámbitos de planificación, marco normativo, ordenamiento de nueva infraestructura y espacio público, aspectos inmobiliarios, económicos, financieros, aspectos técnicos y administrativos.

ESQUEMA 60: ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.152

▶ ACTORES INVOLUCRADOS

- ▶ Sector público: En el proyecto participan conjuntamente el municipio de Buenos Aires y el Gobierno a través de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A., entidad creada específicamente para la ejecución del proyecto.
- ▶ Sector privado: Empresas inmobiliarias, inversionistas corporativos
- ▶ Ciudadanía: se realiza un concurso de ideas, que tuvo un carácter de consulta pública. Si bien no hubo instancias formales de participación de la ciudadanía en el proceso de formulación del plan definitivo, se difundió ampliamente.

▶ INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

Se modifica la ordenanza para crear un Distrito de zonificación “Puerto Madero”, para brindar el marco necesario para dar inicio al proceso de urbanización del área, de acuerdo con las pautas del

Plan Maestro, regulando la construcción y diseño armónico del entorno, apoyado extensas superficies de espacio público.

► **RECURSOS**

Los recursos invertidos por la corporación están integrados en partes iguales por sus socios. El aporte del Estado es la tierra, con las instalaciones existentes, mientras que el aporte del municipio es la división de la empresa Autopistas Urbanas y la realización del plan de urbanización.

Al no contar con presupuesto público, la Corporación obtuvo sus recursos mediante la explotación de la zona patrimonial, a través de una licitación a diversas empresas del sector privado de logro vender los galpones existentes y las parcelas adjuntas.

Venta de 16 galpones a un promedio de US\$ 3.000.000 → US\$ 48.000.000

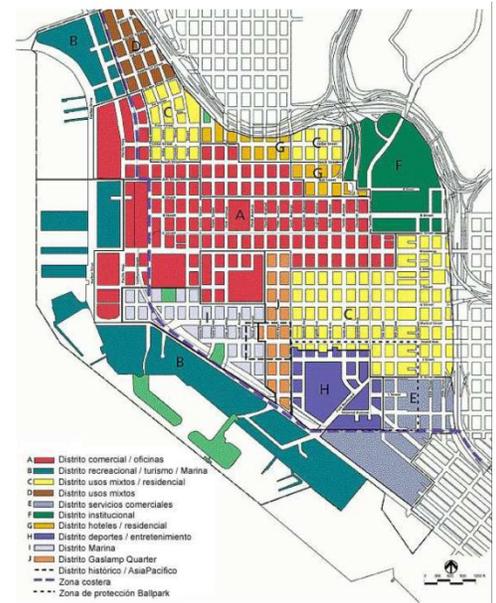
Venta de la totalidad de los lotes urbanizables (39 Hás) → US\$ 200.000.000

Total ingresos → US\$ 248.000.000

Total de gastos → US\$ 176.300.000

Inversión final → US\$ 71.700.000

8.2.2. SAN DIEGO DOWNTOWN, CALIFORNIA, EEUU



FUENTE: www.goldenstateimages.com

ANTECEDENTES GENERALES

AREA DE INTERVENCION: 626 hectáreas

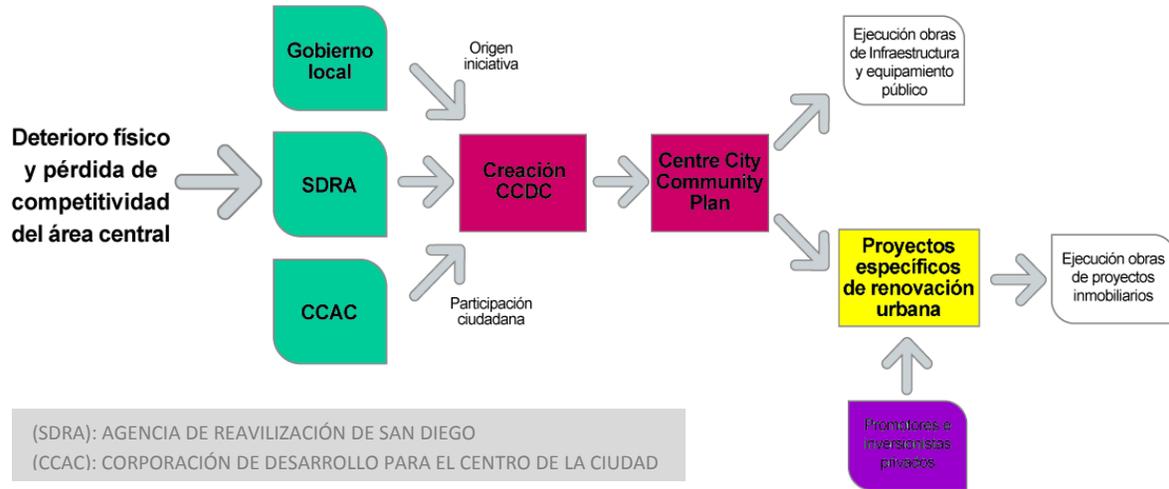
PROGRAMA GENERAL DEL PROYECTO: Proyectos residenciales, oficinas, comercio y recreación en 8 barrios del distrito central, espacios públicos.

PROBLEMÁTICA URBANA: área central de San Diego, comienza a despoblarse y desvalorizarse.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO URBANO

Coordinación y promoción de proyectos específicos de regeneración o renovación urbana en áreas deterioradas, realizados por los propietarios del suelo. La consiguiente plusvalía del suelo urbano permitiría realizar mejoras de infraestructura y equipamiento público. El resultado, por lo tanto, es producto de una sumatoria de iniciativas privadas, en conjunto con actuaciones que competen al municipio por medio de la unidad gestora.

ESQUEMA 61: SINTESIS ETAPAS DEL PROYECTO URBANO



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.182

MODELO DE GESTIÓN URBANA

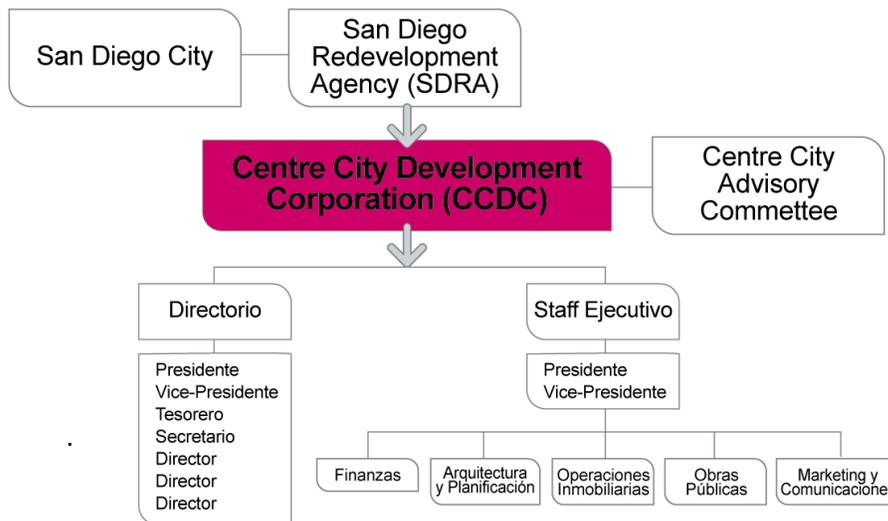
► INSTITUCIONALIDAD: UNIDAD DE GESTIÓN

El modelo de gestión se enmarca en una intervención de revitalización urbana, en donde el Estado de California autoriza por ley (CCRL) a los gobiernos locales a crear Agencias de Revitalización para llevar a cabo los proyectos específicos de regeneración o renovación urbana, en este caso, la Agencia de Revitalización de San Diego.

Para abordar las acciones de revitalización del área central, la Agencia crea una Corporación de Desarrollo para el Centro de la Ciudad (CCDC) que actúa en forma autónoma y sin fines de lucro, en representación de la Agencia como el principal gestor de los programas de revitalización (adoptados en el ámbito de la ley de revitalización) para el desarrollo de proyectos de comercio, vivienda, hoteles, cultura, educación y proyectos de inversión pública. También negocia y supervisa los proyectos de desarrollo.

La Corporación actúa como catalizador de asociaciones público-privadas que faciliten los proyectos de revitalización.

ESQUEMA 62: ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.176

▶ **ACTORES INVOLUCRADOS**

- ▶ Sector público: El gobierno local de la ciudad de San Diego y la Agencia de Revitalización de San Diego, en donde los miembros del Consejo de la Ciudad de San Diego sirven como directivos de la Agencia. Tienen la facultad de delegar poderes en corporaciones sin fines de lucro creadas especialmente para abordar la revitalización de áreas urbanas
- ▶ Sector privado: Propietarios del suelo, promotores e inversionistas privados, empresas constructoras.
- ▶ Comunidad: La participación de la comunidad se canaliza a través de la Corporación de Desarrollo para el Centro de la Ciudad.

Bajo el Comité Asesor para la Corporación de Desarrollo para el Centro de la Ciudad, en representación de los propietarios de viviendas e inmuebles comerciales, organismos de la comunidad y grupos cívicos y culturales, relacionados con el downtown. Se canaliza la participación ciudadana en relación al crecimiento y revitalización del downtown de San Diego y sirve como nexo de comunicación entre los ciudadanos, la Corporación, el Consejo de la Ciudad y la Agencia.

La Corporación de Desarrollo para el Centro de la Ciudad también representa al downtown en el Comité de Planeamiento de la Comunidad de toda la ciudad. Los miembros de la Corporación publican una circular para mantener a la comunidad informada sobre las distintas materias. Además de patrocinar diversos encuentros comunitarios y talleres de trabajos sobre materias del downtown.

▶ **INSTRUMENTOS DE GESTIÓN**

El instrumento utilizado es un plan de desarrollo o recualificación comunitaria para el Centro de la Ciudad, según se establece en la ley de reurbanización de las comunidades de California (CCRL)

► **RECURSOS**

El programa de Financiamiento por Incremento de Impuesto (TIF) es la principal herramienta financiera para la revitalización de áreas urbanas.

Con la generación de un proyecto de revitalización, el avalúo fiscal de las propiedades y su correspondiente impuesto determina un valor para el año base y un valor que incorpora la plusvalía futura esperada de las propiedades.

Los recursos provenientes de la diferencia de la tributación son utilizados para realizar operaciones de mejoramientos al interior del área de proyecto.

El financiamiento directo sólo puede ser otorgado para apoyar proyectos de vivienda de ingresos moderados y bajos.

Los demás tipos de proyectos sólo se consideran para asistencia financiera indirecta, tales como programa de créditos, fusión de terrenos o mejoramiento físico del entorno.

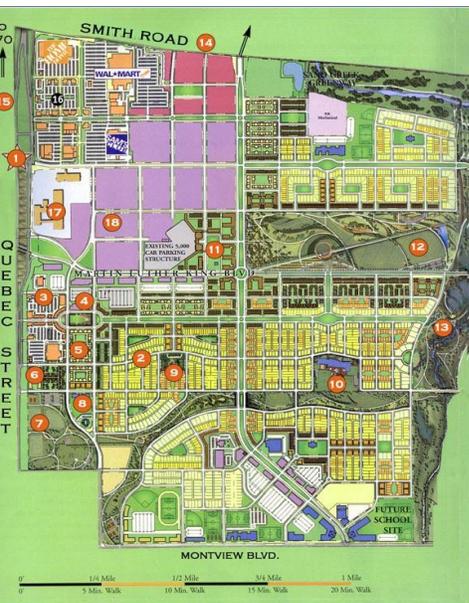
Los propietarios en todo el downtown son estimulados a trabajar con la Corporación a fin de incrementar el valor de sus propiedades, a través de la negociación de asociaciones público-privadas.

La Corporación también financia equipamiento público y puede destinar fondos para infraestructura pública en el entorno de los proyectos privados para garantizar el buen funcionamiento de éstos.

Las agencias de revitalización están obligadas a depositar el 20% de los ingresos del (TIF) en un fondo para viviendas sociales para mantener un porcentaje mínimo de esta clase de vivienda dentro de los tipos de unidades habitacionales contempladas en el proyecto.

Total inversión a proyectos privados → US\$ 3.000 millones
Total inversión a proyectos públicos → US\$ 400 millones

8.2.3. STAPLETON, DENVER, COLORADO, EEUU



FUENTE: www.stapletondenver.com

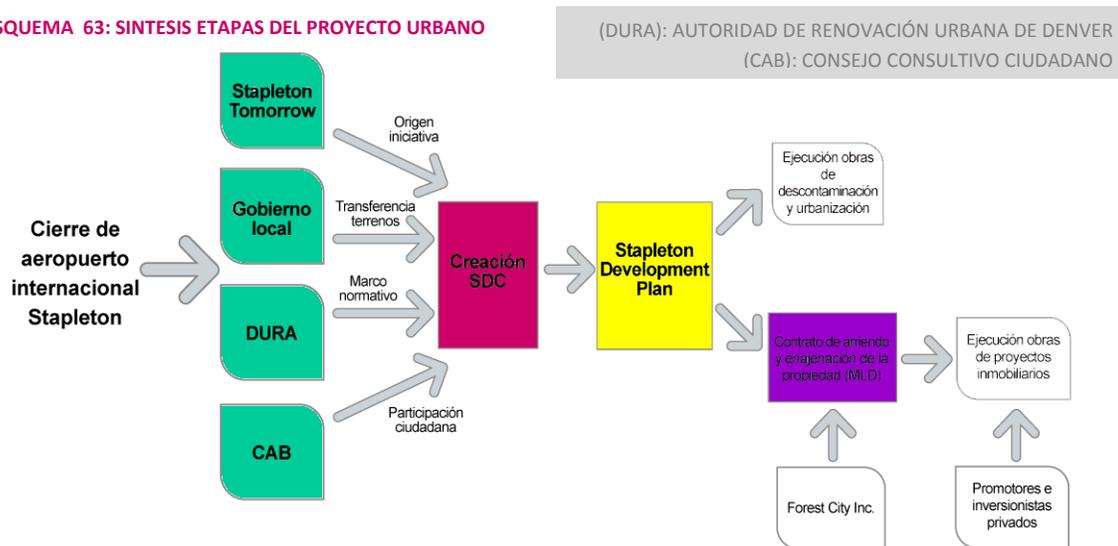
ANTECEDENTES GENERALES

AREA DE INTERVENCIÓN: 2116 hectáreas

PROGRAMA GENERAL DEL PROYECTO: Barrio residencial con usos mixtos: Vivienda, Comercio, Oficina; Áreas verdes, Equipamiento, Ciclovías y Transporte público

PROBLEMÁTICA URBANA: Desarrollo de nueva urbanización con la liberación de terreno del antiguo aeropuerto de Stapleton.

ESQUEMA 63: SINTESIS ETAPAS DEL PROYECTO URBANO



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.205

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO URBANO

El proyecto consiste en la reconversión de terreno para usos urbanos (residencial, comercio, oficinas, servicios, áreas verdes y recreación). Es el mayor proyecto inmobiliario que se ha emprendido en los Estados Unidos, en términos de la superficie que abarca. Contempla la construcción de 12.000 viviendas nuevas, áreas verdes y equipamiento local y regional.

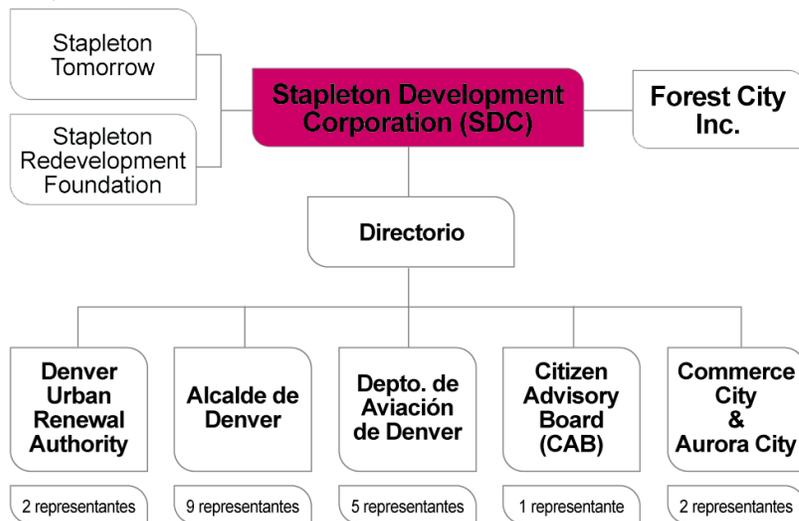
La aplicación rigurosa de criterios de diseño urbano sustentable, en cuanto al control de impacto al medio natural y la distribución de los distintos usos de suelo de manera armónica y a escala peatonal, ha sido una de las exigencias que debió asumir la empresa inmobiliaria a la que fue adjudicado el proyecto

MODELO DE GESTIÓN URBANA

► INSTITUCIONALIDAD: UNIDAD DE GESTIÓN

La gestión del proyecto se realizó por medio de la Corporación de Desarrollo de Stapleton (SDC), organización privada sin fines de lucro creada por el alcalde de la ciudad de Denver y el Consejo municipal mediante un contrato de 20 años y con la misión de supervisar la implementación del Plan de Desarrollo de Stapleton, para ello tiene la facultad de usufructuar, arrendar y comprar o vender propiedades. Está formada por representantes del municipio y la comunidad

ESQUEMA 64: ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.176

▶ **ACTORES INVOLUCRADOS**

- ▶ Sector público: la Autoridad de Renovación Urbana de Denver (DURA) es la única entidad municipal que puede dirigir las actividades de renovación urbana dentro de la ciudad. Además tiene la facultad de financiar iniciativas de renovación urbana mediante el TIF.
- ▶ Sector privado: La Empresa inmobiliaria Ciudad Bosque por medio de una licitación pública se adjudicó la implementación y ejecución de la totalidad del Plan Stapleton por un plazo de 15 a 20 años. La empresa tiene a su cargo las operaciones de comercialización de las nuevas propiedades y actuará bajo la supervisión permanente de la Corporación de Desarrollo de Stapleton
- ▶ Ciudadanía: Mediante la iniciativa de la propia comunidad se inició un proceso de discusión y consultas públicas bajo la orientación de dos organizaciones privadas: Stapleton Tomorrow y Stapleton Redevelopment Foundation.

Stapleton Tomorrow es una agrupación que llevó a cabo el proceso de planificación participativa realizando consultas sobre cómo desarrollar el proyecto de Stapleton. Su función concluyó en la elaboración de un plan conceptual para el desarrollo de Stapleton, que fue adoptado dentro del Plan Integral de Denver.

Stapleton Redevelopment Foundation es una organización sin fines de lucro creada por una agrupación de líderes de negocios y organizaciones civiles con fondos filantrópicos, para trabajar en conjunto con la administración de la ciudad. La organización pudo guiar y financiaría la elaboración de un plan de desarrollo y un programa de desarrollo físico y financiero para el proyecto.

Citizen Advisory Board formada por 42 miembros que representan a variados sectores de la comunidad (sector de negocios, organizaciones vecinales, asociaciones profesionales, etc).

Se le asignó la supervisión del proceso de la elaboración del Plan de Desarrollo de Stapleton.

▶ **INSTRUMENTOS DE GESTIÓN**

El libro verde del Plan de Desarrollo de Stapleton, desarrollado por la agrupación Stapleton Redevelopment Foundation en conjunto con DURA y una amplia participación de la comunidad. Incluye el Plan Maestro del proyecto, los planes y programas sociales, económicos y

medioambientales para la nueva comunidad residente y la existente, así como el plan de financiamiento.

► **RECURSOS**

Las obras de urbanización, áreas verdes y espacios públicos se financian con la venta de la propiedad, por un monto de USD 79,4 millones, y el pago de los derechos de desarrollo urbano parte de los promotores inmobiliarios, por USD 44 millones.

Mediante el contrato de compra venta de la propiedad de Stapleton, la empresa Ciudad Bosque adquirió el terreno a un valor de USD 66.716 por hectárea.

Los instrumentos económicos aplicados en el modelo son los siguientes:

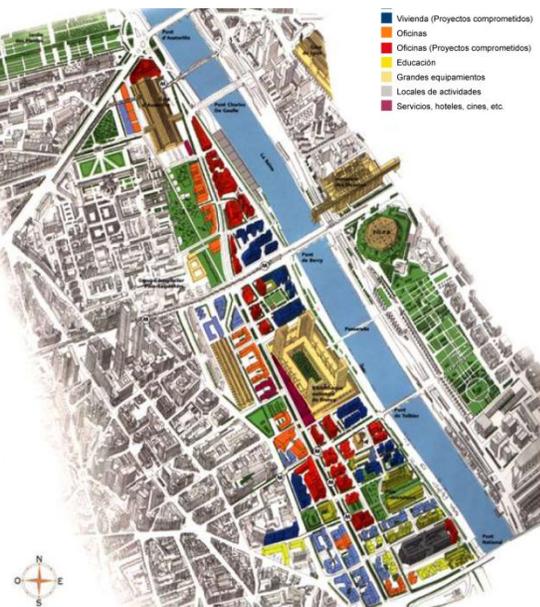
Tax Increment Financing (TIF): Mecanismo que faculta a los municipios a utilizar los ingresos generados por el aumento del Impuesto a la Propiedad y/o el Impuesto a la Renta de una determinada área urbana, para asistir al financiamiento de construcción o mejoramiento de infraestructura dirigidos a proveer beneficios públicos y apoyar el proceso de revitalización.

Urban Enterprise Zone: Programa estatal de créditos tributarios otorgados a empresas que se trasladen o expandan a zonas empresariales y crean puestos de trabajo para la comunidad residente.

Total inversión → USD 4.000 millones

Total inversión obras de urbanización, área verde y espacio público → USD 125 millones

8.2.4. PARIS RIVE GAUCHE, FRANCIA



FUENTE: www.paris.fr

ANTECEDENTES GENERALES

AREA DE INTERVENCION: 130 hectáreas

PROGRAMA GENERAL DEL PROYECTO: Centro Financiero; Biblioteca Nacional; Espacios Públicos; Vivienda; Oficina; Comercio

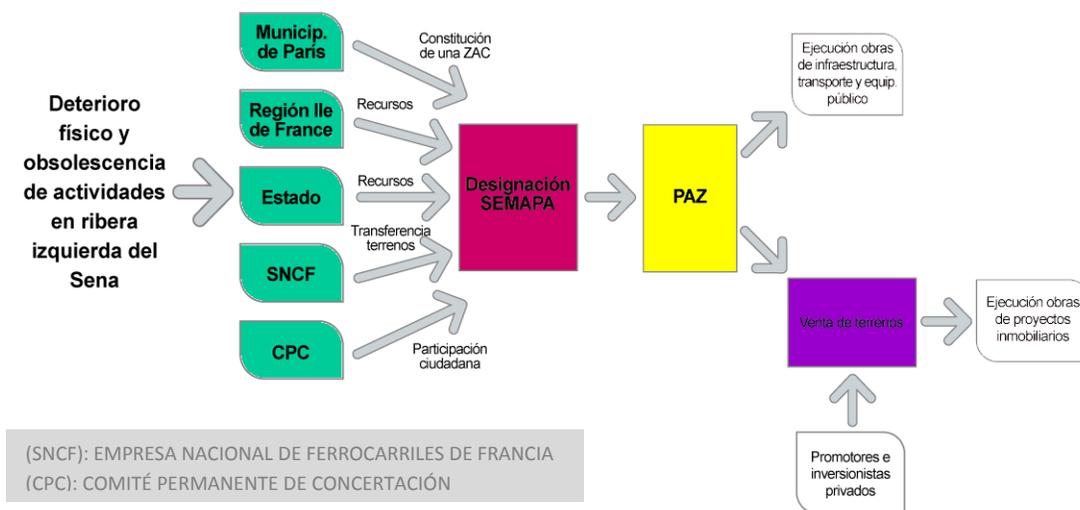
PROBLEMÁTICA URBANA: Segmentación social y urbana entre el oeste y el este de la ciudad.

DESCRIPCION DEL PROYECTO URBANO

Se trata de una regeneración de la zona de la ribera izquierda del río Sena en el lado este de la ciudad, creando un barrio nuevo con vivienda, comercio, oficinas, transporte, equipamiento y espacio público, manteniendo en la mayor medida posible el patrimonio existente.

Se tomó como opción principal mantener las vías férreas a nivel para lo cual se creó una estructura o sobre ellas, lo que permite vincular el tejido urbano con el borde del Sena.

ESQUEMA 65: SINTESIS ETAPAS DEL PROYECTO URBANO



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.227

MODELO DE GESTIÓN URBANA

► INSTITUCIONALIDAD: UNIDAD DE GESTIÓN

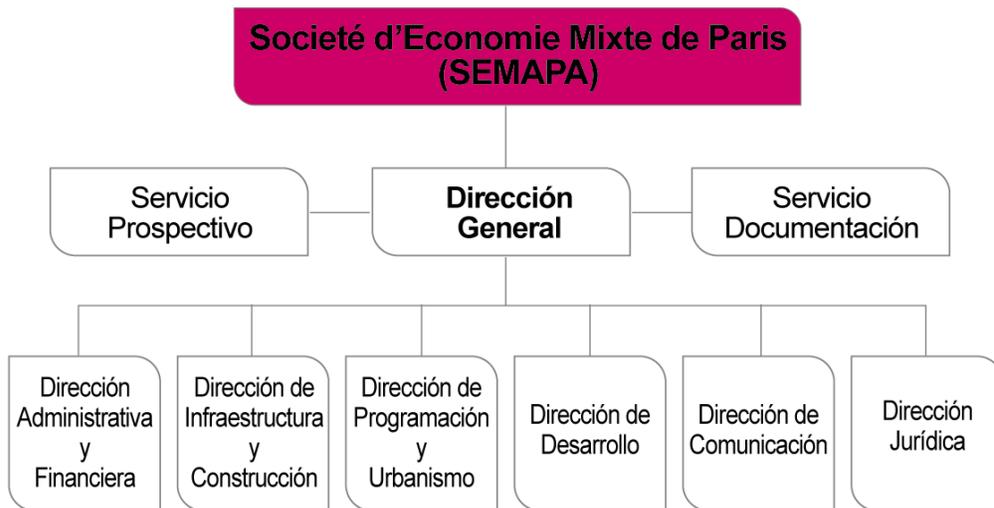
El modelo de gestión se inserta en el sistema de planificación y gestión urbana francés, con la creación de órganos facultados específicamente para la ejecución de proyectos urbanos.

Para ello, se invita a formar parte del plan a importantes entidades como la Biblioteca de Francia, hospitales, universidades, la RATP (Régimen Autónomo de Transporte Parisino) que se comprometió a extender el metro hasta el terreno del proyecto, entre otros.

La Sociedad de Economía Mixta de París (SEMAPA) comprende cerca de sesenta profesionales del urbanismo que tienen como responsabilidad el gestionar los aspectos técnicos como jurídicos de las zonas de desarrollo concertado

Las acciones de la SEMAPA se componen de la Ville de París (57%), la SNCF (20%), la RATP (10%), el Estado (5%), la Región de Francia (5%) y otros socios (3%).

ESQUEMA 66: ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.176

La SEMAPA administra la adquisición de terrenos de la zona de desarrollo concertado a sus propietarios, siendo el principal de ellos la SNCF. El acuerdo con esta última es el de no comprar los predios sino hasta que un desarrollador inmobiliario haya sido asignado por propuesta pública. Este desarrollador le confía a un arquitecto la concepción del edificio de acuerdo a las reglas de urbanización definidas por el urbanista de la SEMAPA para ese tramo.

▶ **ACTORES INVOLUCRADOS**

▷ Sector público: la Municipalidad de Paris aporta el 57% del capital de la sociedad APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) ente técnico que participa y coordina los estudios urbanos y prepara material de difusión.

La SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français) es propietaria del 50% de los terrenos, quien vende a promotores inmobiliarios una vez adjudicado el o los proyectos y aporta el 20 % del capital.

El RATP (Régie Autonme des Transports Parisiens) se compromete a nueva línea de Metro y bus de alta tecnología y aporta el 10 % del capital

El Estado aporta el 5% del capital

La Región de Francia aporta el 5% del capital.

Instituciones públicas: Biblioteca de Francia, Hospitales de Paris, Universidad París 7, FranceTelecom.

▷ Sector privado: Promotores Inmobiliarios que mediante propuesta pública se adjudican la gestión y ejecución de tramos del proyecto.

Los inversionistas institucionales financian proyectos a través de arriendo o venta de inmuebles

▷ Ciudadanía: el CPC (Comité Permanente de Concertación) asegura y promueve los procesos de negociación entre el sector público, autoridades, usuarios, etc. Es financiado por la Societé d'Economie Mixte de Paris (SEMAPA)

► **INSTRUMENTOS DE GESTIÓN**

Definición por parte del municipio de Zonas de Desarrollo Concertado (ZAC). El gobierno local puede así controlar la evolución y desarrollo de un sector

Una ZAC permite asimismo el control público del suelo, ya que al interior de este perímetro el sector público adquiere derecho de prelación o expropiación de terrenos.

Creación del Plan de Desarrollo Zonal (PAZ) elaborado en conjunto por la Municipalidad de París, la SEMAPA y APUR (Atelier d'Urbanisme de Parisien).

► **RECURSOS**

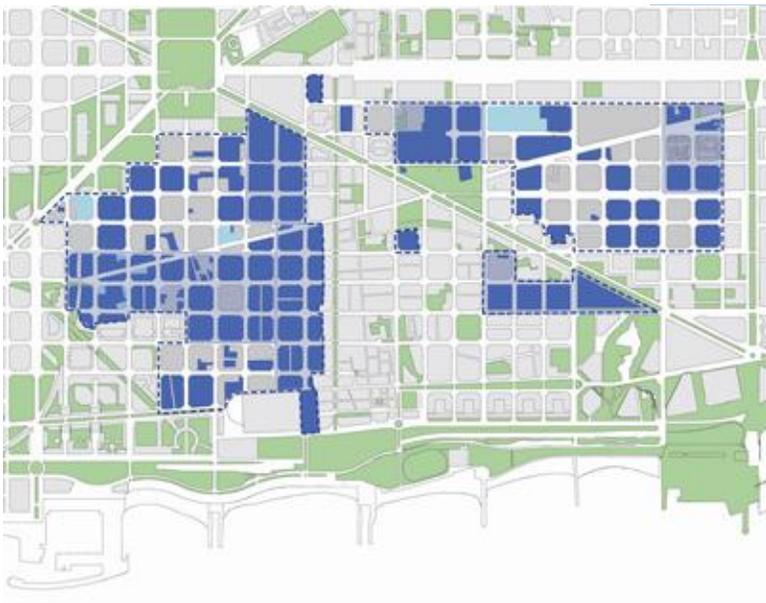
A causa del desfase entre gastos e ingresos la SEMAPA pide dos préstamos, de 1,7 millones y de 1,4 millones de francos, que representan menos del 20% del balance total de la operación.

Este objetivo se basa en un precio de venta promedio de oficinas de 14.500 F/m². Teniendo en cuenta la plusvalía progresiva del sitio.

El gobierno central financia las obras de infraestructura necesarias de transporte (Metro, RER), así como la Biblioteca de Francia.

El proyecto ha resultado ser rentable gracias a la estrategia de diferir la compra de terrenos hasta que se dispongan de fondos provenientes de la plusvalía que ellos alcanzan con las nuevas obras.

8.2.5. DISTRITO 22, BARCELONA, ESPAÑA



FUENTE: www.catalunyaconstruye.com

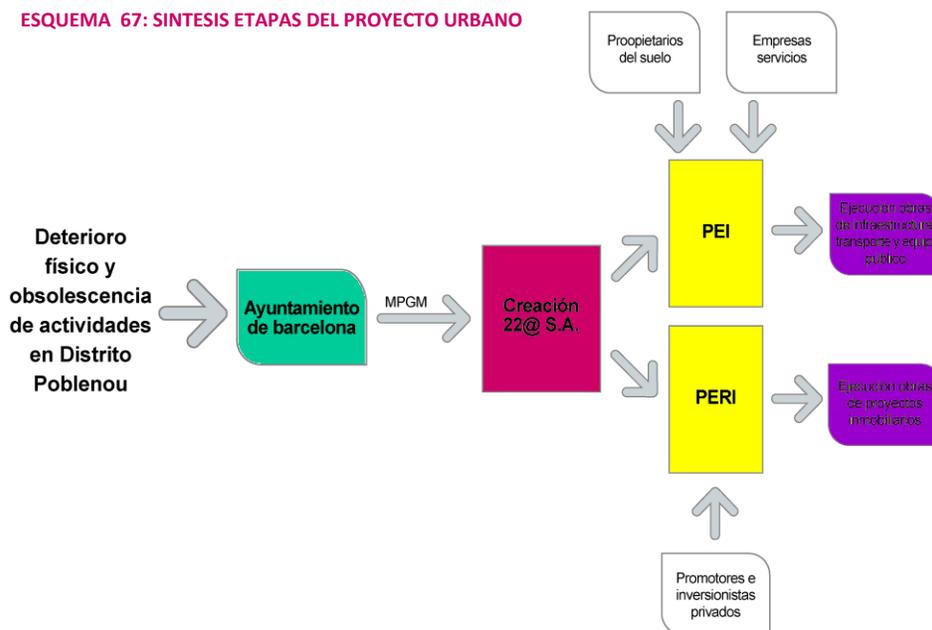
ANTECEDENTES GENERALES

AREA DE INTERVENCION: 116 hectáreas

PROGRAMA GENERAL DEL PROYECTO: Industria, Oficina, Vivienda, Comercio, Hoteles, Equipamiento Alta Tecnología

PROBLEMÁTICA URBANA: aspecto degradado con una infraestructura obsoleta e insuficiente

ESQUEMA 67: SINTESIS ETAPAS DEL PROYECTO URBANO



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.252

DESCRIPCION DEL PROYECTO URBANO

Proyecto de Renovación urbana del antiguo distrito industrial de Poblenou, en un distrito innovador que ofrece espacios modernos para la concentración estratégica de actividades intensivas en conocimiento generando un nuevo modelo de ciudad que pretende dar respuesta a los retos de la sociedad del conocimiento.

El proyecto apuesta por una ciudad compacta, diversa y equilibrada; fomenta la convivencia de espacios de producción, formación y búsqueda con una oferta de vivienda, un nuevo modelo de calles destinadas al uso de los ciudadanos y la dotación de espacios públicos y áreas verdes.

MODELO DE GESTIÓN URBANA

► INSTITUCIONALIDAD: UNIDAD DE GESTIÓN

Las características de las propuestas urbanísticas contenidas en la Modificación del Plan General Metropolitano y la complejidad inherente a este proceso, llevaron al Ayuntamiento de Barcelona a plantearse la creación de una sociedad privada municipal 22@bcn, S.A., un órgano con personalidad jurídica propia, que aglutinara los instrumentos y competencias adecuadas para gestionar el proceso de transformación del Distrito 22.

La sociedad municipal 22@ se ocupa del planeamiento urbanístico, la Gestión Urbanística, la Infraestructura, la Gestión patrimonial, la Colaboración con la autoridad Urbanística.

Los objetivos de la sociedad 22@bcn, S.A., son el desarrollo y ejecución de todas las actuaciones urbanísticas referidas a las áreas industriales y productivas de la ciudad de Barcelona con calificación urbanística y vinculadas, tanto para la planificación como la gestión, proyección y ejecución.

La planificación, promoción, diseño, construcción y gestión de infraestructuras, servicios urbanos, equipamientos y espacios públicos.

La promoción nacional e internacional de las áreas industriales y productivas referidas, así como el impulso para la creación de empresas y actividades vinculadas a las tecnologías de la información y las comunicaciones.

ESQUEMA 68: ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.246

▶ ACTORES INVOLUCRADOS

- ▶ Sector público: El Ayuntamiento de Barcelona crea la sociedad 22@BCN como entidad gestora para el impulso y desarrollo de la transformación.
- ▶ Sector privado: Al sector privado propietarios del suelo y empresas suministradoras de servicios públicos, según se prevé expresamente en la MPGM, le corresponde financiar los costos de dotación de infraestructura dentro del ámbito 22@, de acuerdo a las bases de convenio que se establezcan en el Plan de Infraestructura (PEI).
- ▶ Comunidad: Numerosas instituciones y profesionales del área de la industria, la economía, la tecnología de la información y las comunicaciones y de la cultura participaron en el proceso de elaboración del MPGM, a través de consultas y sesiones de trabajo.

▶ INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

Dentro de la MPGM se prevé el Plan Especial de Infraestructuras (PEI), que establece la idea básica de adelantarse al desarrollo urbano, quedando garantizada la disponibilidad de los nuevos servicios, tanto en las manzanas transformadas como en los edificios y frentes consolidados. El 22@ es un plan urbanístico hecho desde la oferta para atraer empresas a Barcelona, por lo que se ha previsto que el nuevo plan de infraestructuras se vaya ejecutando con antelación al proceso de transformación.

Los Planes Especiales de Reforma Interior (PERI) es un sistema flexible de planeamiento derivado, a través de diferentes tipos de Planes Especiales:

Planes de actuaciones de transformación de ámbitos predeterminados donde se delimitan seis ámbitos de transformación que se desarrollan por iniciativa directa del Ayuntamiento y que, representan el 43% del suelo en transformación.

Estos planes desarrollan áreas especialmente sensibles del Poblenou que, a través del planeamiento y la gestión pública, han de actuar como motores en la transformación del barrio. Contribuyen a obtener grandes áreas verdes y equipamiento.

Planes de ámbito mínimo de manzana donde existe una actuación de transformación de ámbitos no delimitados y que pueden ser desarrollados por iniciativa privada o pública.

Otras actuaciones de transformación que pueden desarrollarse, mediante Plan Especial y a través de la iniciativa privada.

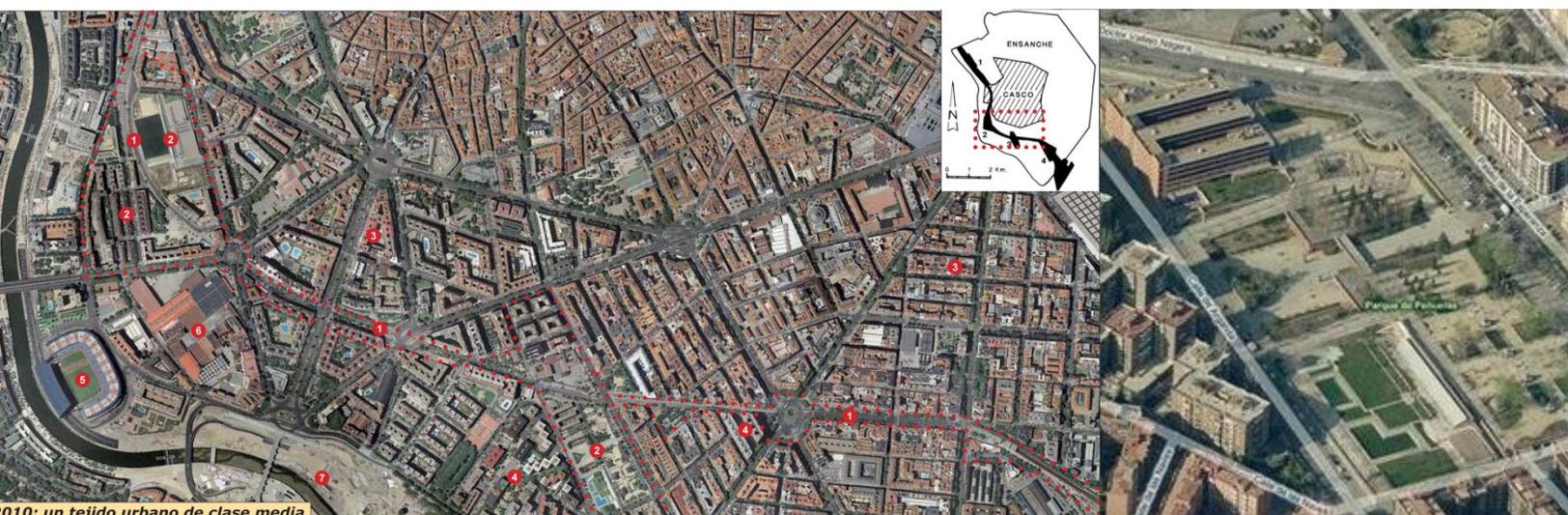
► RECURSOS

La inversión total del Plan Especial de Infraestructura (PEI) se reparte entre 5 sistemas: Energía, Red de agua, Movilidad y accesibilidad, Recolección de basura y Limpieza y Telecomunicaciones (no incluye los componentes de transporte)

Total inversión PEI → EUR 329 millones

Total inversión equipamiento → EUR 4.207 millones

9.2.6. PASILLO VERDE FERROVIARIO, MADRID, ESPAÑA



FUENTE: Madrid, años 90: la operación Pasillo Verde Ferroviario, p.4

ANTECEDENTES GENERALES

AREA DE INTERVENCION: 163 hectáreas

PROGRAMA GENERAL DEL PROYECTO: Hundimiento de vía ferroviaria; Construcción de Estaciones; Sistema de Parques y Áreas Verdes; Estacionamientos; Vivienda, Comercio, Oficinas

PROBLEMÁTICA URBANA: deterioro urbano debido a la subutilización ferroviaria.

El distrito de Arganzuela, en el que se localiza el área de intervención, es uno de los distritos centrales de Madrid, ubicado en la parte sureste de la almendra central que bordea el Río Manzanares.

A partir del Plan de Ordenación de 1963 se inicia la recalificación social de Arganzuela que es desarrollada posteriormente mediante el Plan Especial de la Avda. de la Paz (M-30) y más recientemente por el Plan de Actuación del Pasillo Verde Ferroviario.

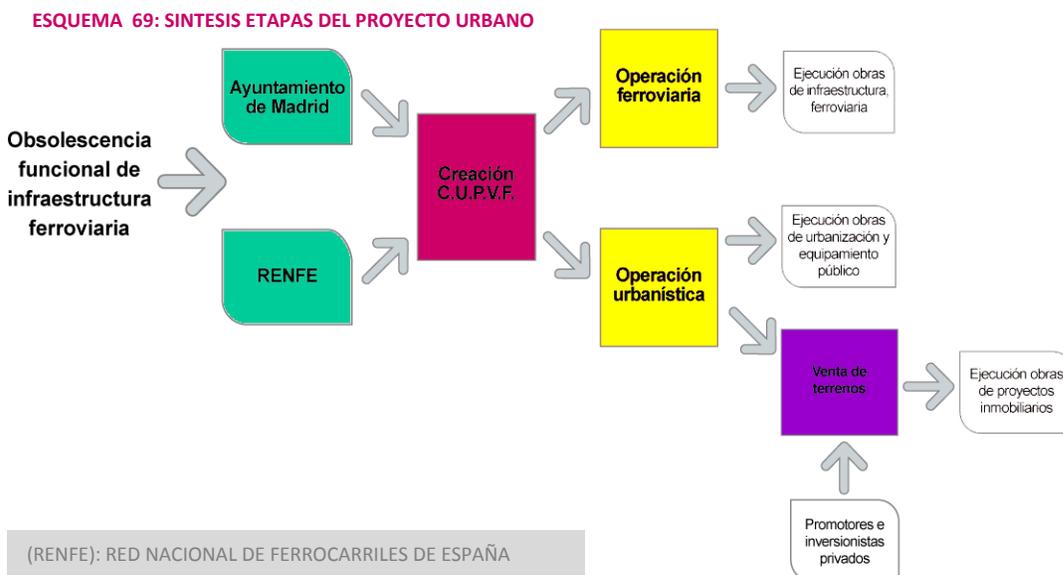
El Plan General de 1963 determinó el desmantelamiento industrial y ferroviario en la zona, lo que produjo la subutilización de cerca de 160 hectáreas ubicadas al suroeste del centro de Madrid (suelo de propiedad de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles).

La modificación al P.G.O.U.M. en 1989 permitió iniciar las gestiones para la transformación del sector.

DESCRIPCION DEL PROYECTO URBANO

El Plan de Actuación Pasillo Verde Ferroviario se propone la recuperación del sector sur de la zona céntrica madrileña, para ello se plantea la ejecución de dos operaciones conjuntas: la operación ferroviaria y la operación urbanística.

Promoviendo el desarrollo de zonas de uso mixto, alto porcentaje de áreas verdes y una nueva estructura vial que conectara a Arganzuela con el resto de la ciudad.



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.280

MODELO DE GESTIÓN URBANA

► INSTITUCIONALIDAD: UNIDAD DE GESTIÓN

La Operación Urbanística Pasillo Verde Ferroviario nace de la voluntad común del Ayuntamiento de Madrid y la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles que al consorciarse, participando por igual en derechos y obligaciones logran unificar un proyecto urbano.

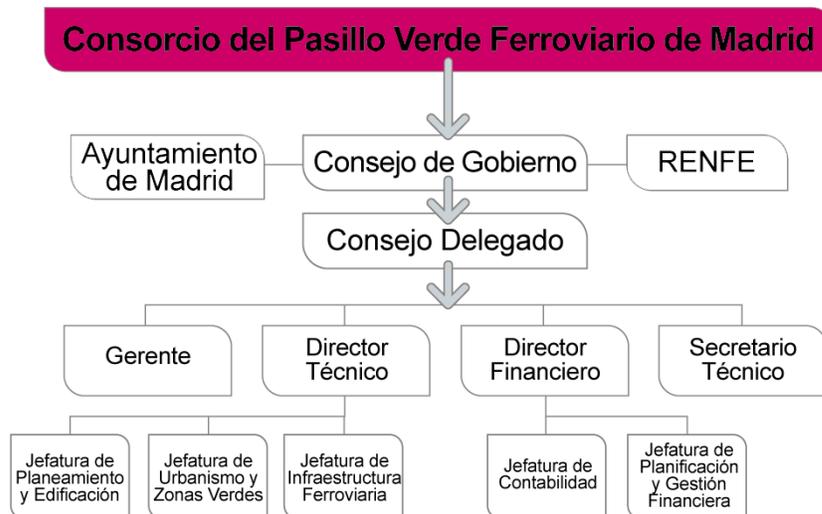
El Consorcio Urbanístico del Pasillo Verde Ferroviario de Madrid, constituido conforme a lo dispuesto en la legislación urbanística de la Comunidad Autónoma de Madrid, se define como una entidad de carácter público con personalidad jurídica propia, pudiendo actuar en las esferas de derecho público y privado.

Su órgano máximo de decisión es el Consejo de Gobierno que está compuesto por 14 miembros, en representación de ambas Administraciones. Este es quien nombra al Consejero Delegado y faculta con funciones ejecutivas la gestión del Consorcio. La delegación de tales funciones facilita que el modelo de gestión aplicado sea conceptualmente empresarial.

El Consorcio actúa en forma instrumental para llevar a cabo la gestión urbanística del proyecto Pasillo Verde Ferroviario, concebido en la Modificación del Plan General de Ordenamiento Urbano de Madrid de 1985.

Las funciones del Consorcio son las de redactar los instrumentos de planeamiento, programas, propuestas de proyectos, acciones específicas y de gestión urbanística empresarial, contratar su ejecución, adjuducarse la titularidad de ellas, vigilar su conservación y promover la incorporación al consorcio de otras Administraciones y Entidades Públicas y de particulares, o suscribir convenios con terceros para el mejor cumplimiento del objeto del Consorcio.

ESQUEMA 70: ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.271

▶ ACTORES INVOLUCRADOS

- ▶ Sector público: el Ayuntamiento de Madrid y la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles
- ▶ Sector privado: Bancos, Empresas constructoras y Profesionales y empresas colaboradoras subcontratadas para desarrollar tareas de asistencia técnica, redacción de proyectos, dirección de las obras y control de calidad, entre otras.
- ▶ Comunidad: La ciudadanía estaba permanentemente informada de los avances del proyecto. No obstante, la gestión no contempló canales formales de participación de la comunidad.

▶ INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

Los Planes Generales de Ordenamiento Urbano (PGOU) son los instrumentos básicos para formular las políticas urbanísticas municipales, según se establece en la Ley del Suelo (LS).

▶ RECURSOS

La operación Pasillo Verde se basó en el autofinanciamiento. Los recursos necesarios para financiar el proyecto se obtuvo de la venta de un 8,1% del total del suelo sobre el que se actuó.

El total de los ingresos generados por esta política se reutilizó en el área, permitiendo el financiamiento del total de las obras de infraestructura, tanto ferroviaria como urbana, la urbanización y construcción de equipamiento público, áreas verdes y la creación de suelo para la construcción de vivienda social.

El Ayuntamiento de Madrid y RENFE aportaron al financiamiento del proyecto USD 276.600

Mientras que la Modificación del Plan General de Ordenamiento Urbano en el ámbito Pasillo Verde establecía la aportación patrimonial de suelo donde se afectara el plan, con lo cual se generaron parcelas lucrativas con cuya venta se autofinanció la operación.

Otras fuentes de financiamiento

La regularidad y periodicidad con que se ejecutaron las obras no coincidió en el tiempo con los ingresos procedentes de la venta de suelos, dada la complejidad de los procedimientos

Este desfase exigió disponer de un financiamiento permanente, en la que participaron entidades bancarias y las empresas constructoras que ejecutaban las obras.

Las 4 entidades bancarias que participaron otorgaron pólizas de crédito de USD 55.4 millones

Las empresas constructoras ayudaron en el financiamiento mediante los contratos de obras. Las obligaciones de pago contraídas con las empresas se liquidarían en el momento que se producen los cobros de las ventas de suelo.

Gastos administrativos y financieros → USD 48,7 millones

Gastos por Expropiaciones → USD 36,9 millones

Gastos de Inversión y obras → USD 178,2 millones

Total inversión → USD 268,8 millones

MEMORIA DE TÍTULO
 PLAN MAESTRO AMERICO VESPUCIO SUR LA GRANJA
 LA GRANJA URBANA: REALIDAD EN EL SIGLO XXI

CUADRO COMPARATIVO DE LOS 8 PROYECTOS URBANOS

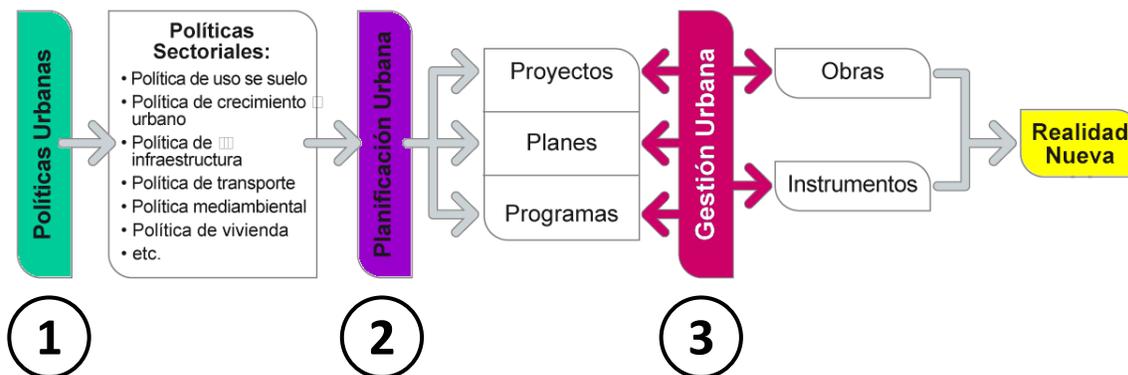
TIPO DE PROYECTO	REACTIVACIÓN DE ÁREA CENTRAL	REGENERACIÓN DE ÁREA URBANA EN DETERIORO	RECICLAJE DE INFRAESTRUCTURA OBSOLETA O EN DESUSO EN ÁREA URBANA
CASO	SAN DIEGO DOWNTOWN	SENA RIBERA IZQUIERDA	PUERTO MADERO
UNIDAD DE GESTIÓN	Centre City Development Corporation (CCDC)	Société d'Economie Mixte de Paris (SEMA PA)	Corporación Antiguio Puerto Madero S.A. (C.A.P.M.S.A.)
MIEMBROS ASOCIADOS	Gobierno local de San Diego	Municipalidad de París Francia Organización de los transportes públicos de París Estado Región Ile de France Socios privados	Gobierno del Estado Nacional Municipalidad de Buenos Aires
CARACTERÍSTICAS	Corporación de desarrollo comunitario Organización privada sin fines de lucro, constituida por el gobierno local	Sociedad de economía mixta Sociedad comercial de derecho privado, que asocia a entes públicos y privados. Actúa bajo iniciativa pública y está formada por capital mayoritariamente público	Corporación de desarrollo comunitario Organización privada sin fines de lucro, constituida por el gobierno local.
PARTICIPACIÓN CIUDADANA	Representación en instancias de decisión	Comité Permanente de concertación, difusión e información pública	Difusión e información pública
MECANISMO DE FINANCIAMIENTO	PROCEDENCIA DE LOS RECURSOS	Fondos públicos Asociación de privados	Venta de terrenos fiscales
INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	Captación de plusvalías	Venta de terrenos fiscales Asociación de privados	Venta de plusvalías Exenciones tributarias
FORMA DE ACCESO AL SUELO	Gestión privada por proyecto	Licitación por proyecto	Licitación por proyecto
INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	Se desarrollan proyectos en suelo público, sin adquirir terrenos	El terreno es transferido a la UG por los propietarios originales La UG además compra, expropia o adquiere derechos de prelación de terrenos.	El terreno es transferido a la UG por los propietarios originales
COMPONENTES INMOBILIARIOS	Declaración de Área Especial de Renovación	Declaración de Zona de desarrollo concertado, elaboración de Plan Maestro	Modificación al plan regulador u otro equivalente: elaboración de Plan Maestro
COMPONENTES DE TRANSPORTE	Comercio/oficinas Recreación Vivienda	Oficinas Educación institucional Vivienda (5.000 unid.) Comercio y servicios	Servicios y equipamiento (82%) Vivienda (13%) Comercio (5%) Educación
	Redefinición del sistema de transporte del área central (tren urbano, tranvía, control de tráfico privado, estacionamientos, circuitos peatonales, corredores)	Incorporación de sistema de metro automático (METEOR) vinculado a la red ferroviaria de la ciudad (RER). Nueva red vial y circuitos peatonales	Extensión de arterias principales e implementación de sistema de transporte intermodal, integrado al del resto de la ciudad
	Ejecutado en coordinación con gobierno local	Ejecutado por la unidad gestora según plan de transporte público vigente	Ejecutado en coordinación con gobierno local

FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p95

9.3. PROPUESTA DE GESTIÓN

Tal como se estableció en el apartado de Criterios Generales, el proceso de la gestión urbana establece jerarquías y secuencia de acciones a ejecutar que van desde la definición de políticas urbanas, planificación urbana y definición del modelo de gestión.

ESQUEMA 71: PROCESO DE LA GESTIÓN URBANA



FUENTE: Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, p.41

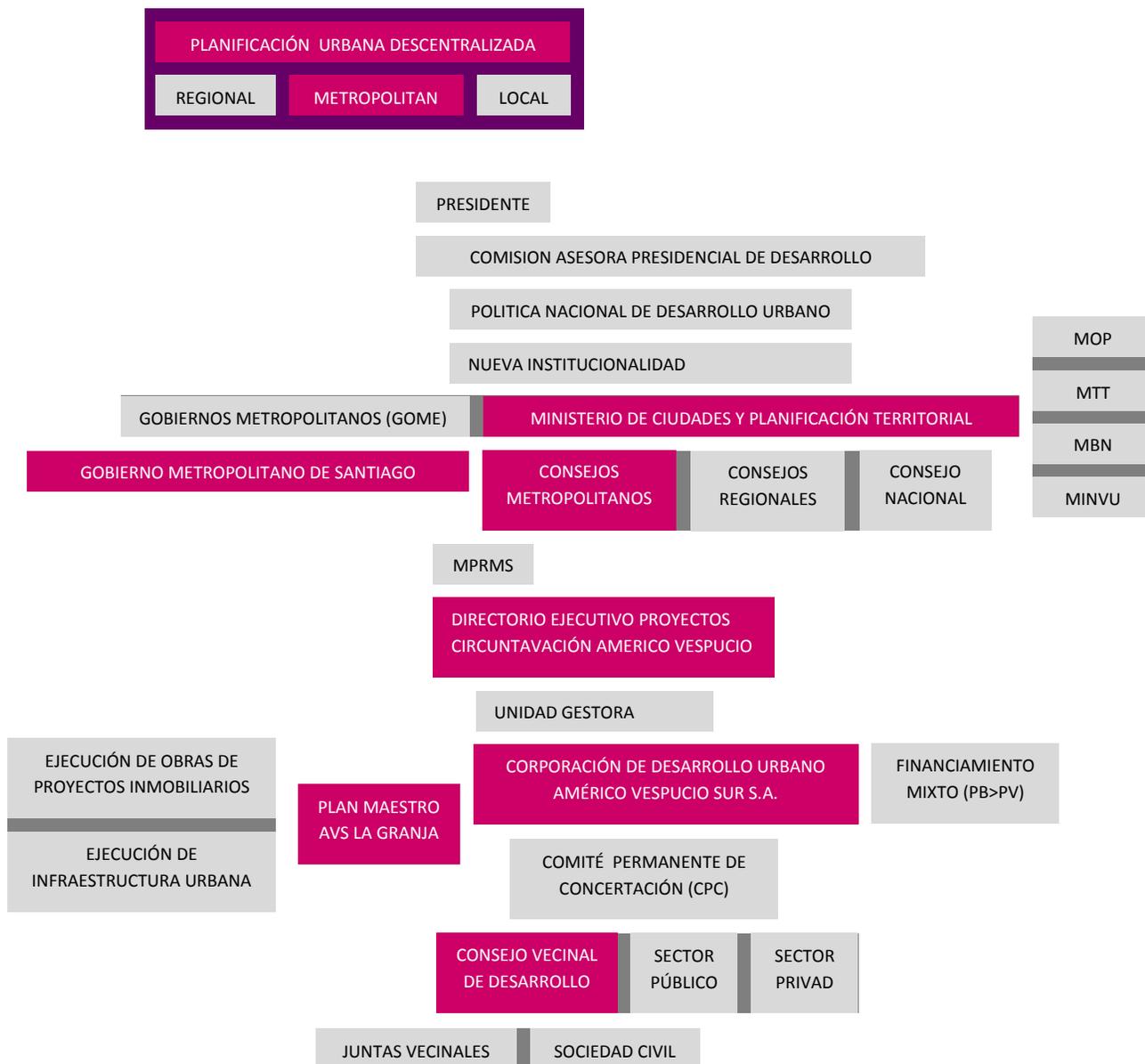
El proceso de la gestión urbana parte de la base de definir un nuevo enfoque de políticas urbanas. Es por esto que, la propuesta de gestión se establece bajo una estrecha relación con la propuesta política descrita en el apartado anterior: Criterios Político-Normativos, en donde se promueve un modelo de gestión compartido entre el sector privado y la comunidad, y donde el sector público tenga un rol más activo en el ejercicio de sus funciones públicas. Se promueve además un enfoque descentralizado en la planificación territorial, dando mayores facultades a las administraciones regionales, intercomunales, comunales y locales para articular e implementar políticas, planes, programas y proyectos en beneficio de la calidad de vida de sus habitantes, asegurando además una gestión territorial asentada en la participación ciudadana.

Respondiendo a las problemáticas asociadas al área donde se inserta el proyecto, se reconoce la importancia de las áreas metropolitanas como urbes de mayor concentración poblacional donde se expresan en mayor medida las externalidades negativas de producir ciudades bajo las lógicas del modelo de desarrollo actual.

Para ello se plantea fortalecer la gobernabilidad a escala metropolitana creando de un organismo interministerial y organizaciones supramunicipales específicas que trabajen en base a un tratamiento administrativo conjunto para implementar políticas, planes, programas y proyectos en beneficio de la calidad de vida de sus habitantes.

El nuevo enfoque de política urbana se establece en relación a las actuales propuestas descritas por la Comisión Asesora Presidencial que trabaja en la Nueva Política de Desarrollo Urbano en donde se plantea la creación de un nuevo Ministerio de Ciudades y Planificación Territorial que

ESQUEMA 72: PRINCIPALES HITOS DEL PROCESO DE GESTIÓN URBANA



fusionaría las atribuciones y responsabilidades de los ministerios de Vivienda, Obras Públicas, Transportes y Bienes Nacionales. Y estaría encargada de fijar las reglas y formular las políticas nacionales de planificación urbana y territorial, gestionar la infraestructura y supervisar las reglas de planificación.

Asociada a esta entidad se plantea la creación de Consejos de administración estratificada (Nacional, Regional y Metropolitano). El Consejo Nacional tendrá como rol la implementación de las políticas de desarrollo urbano, así como también la responsabilidad de generar una visión y planes urbanos a largo plazo en las ciudades chilenas para una planificación estratégica. Los Consejos Regionales tendrían a cargo el rol

de impulsar los planes de desarrollo regional y los Consejos Metropolitanos tendrían a cargo el rol de impulsar los planes reguladores metropolitanos, en relación a las nuevas entidades creadas a la par que el Ministerio, los gobiernos metropolitanos.

Gobiernos sobre los que recaerían las funciones de administración y articulación de ciudades integradas por dos o más comunas, bajo el principio de que deben ser planificadas y gobernadas como tales por una misma autoridad que facilite la coordinación y la toma de decisiones sobre temas que involucran a los municipios, sin mayores burocracias.

El Gobierno Metropolitano de Santiago conjuntamente con el Consejo Metropolitano del Ministerio de Ciudades y Planificación Territorial, serían los encargados de implementar un Plan Regulador Metropolitano que acogiendo las problemáticas urbanas de sus 37 comunas en relación a la carencia de áreas verdes, problemáticas de transporte, segregación, el déficit de suelo urbano, entre otros, debería regular la implementación de directorios ejecutivos según grandes megaproyectos urbanos como el caso del “Anillo Interior de Santiago”.

En este caso particular, se crearía un Directorio Ejecutivo para proyectos urbanos en la circunvalación de Américo Vespucio en donde se adscribiría el proyecto urbano: Plan Maestro Américo Vespucio Sur, La Granja.

ESQUEMA 73: SINTESIS ETAPAS DEL PROYECTO URBANO



Para la ejecución del proyecto se deberá empezar a gestar la entidad encargada que a través de una adecuada coordinación e integración de acciones, operaciones, interés y actores vinculados se establezca una intervención sistémica más eficiente y con una mayor escala de impacto, mayor sustentabilidad social, ambiental y económica.

► **MODALIDAD DE GESTIÓN**

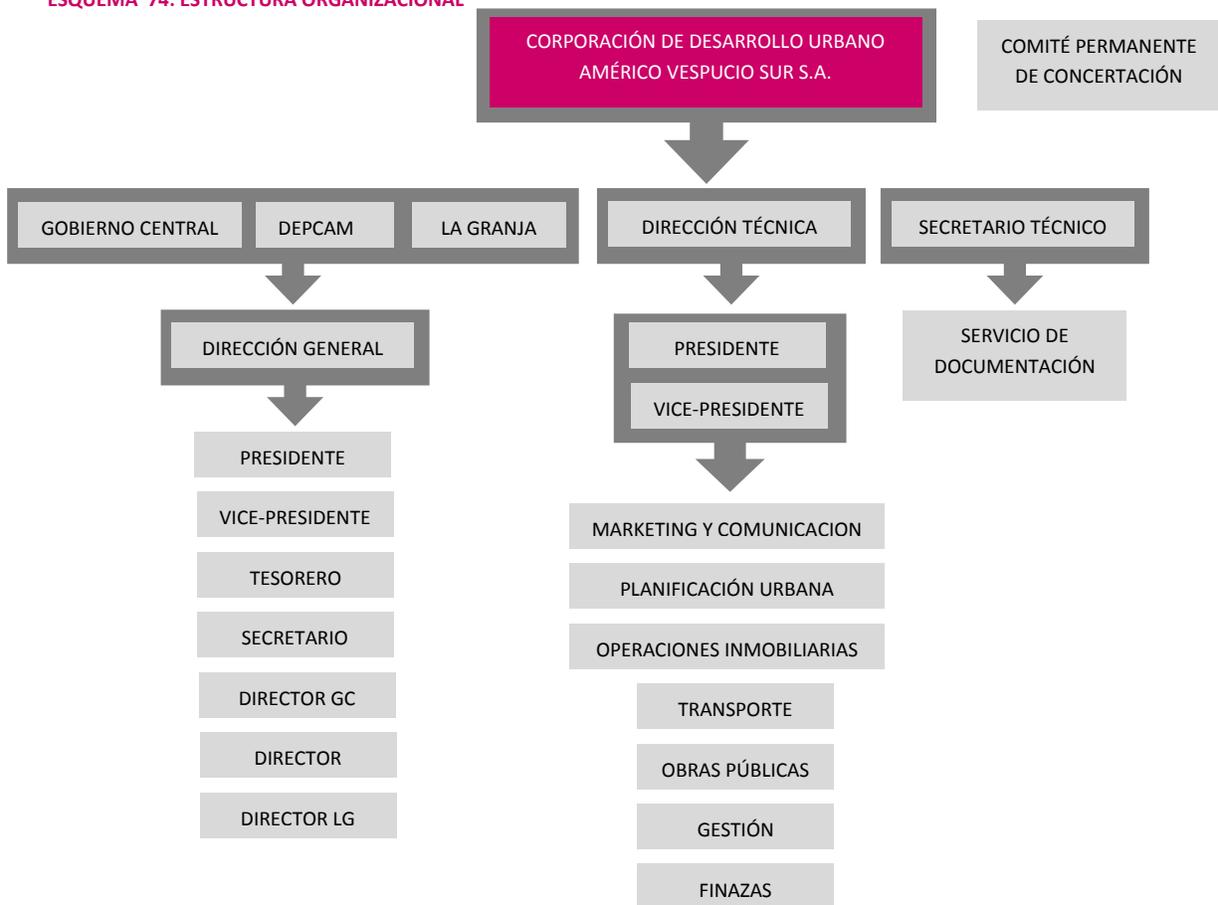
La modalidad de gestión que se adoptará será de carácter mixto en tanto que el carácter de la Unidad Gestora responsable tendrá una naturaleza Pública en relación a los actores que intervienen en ella. Mientras que la procedencia de los recursos con que se financia el proyecto serán de carácter público y privado.

► **INSTITUCIONALIDAD: UNIDAD DE GESTIÓN**

La unidad Gestora llevará el nombre de Corporación de Desarrollo Urbano Américo Vespucio Sur S.A. producto de la asociación estratégica del Gobierno Central, el Directorio Ejecutivo Proyectos Circunvalación Américo Vespucio y la Municipalidad de La Granja. La Corporación se conforma como una sociedad anónima sin fines de lucro que se hará cargo de la gestión integral del Plan Maestro en el desarrollo de los proyectos específicos de comercio, servicios, vivienda, equipamiento, infraestructura, espacio público, áreas verdes, entre otros.

Abarcando los aspectos administrativos y técnicos del proyecto: ámbitos de planificación urbana, marketing y comunicación, operaciones inmobiliarias, transporte, obras públicas, gestión y finanzas.

ESQUEMA 74: ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL



La Corporación actúa como catalizador de asociaciones público-privadas-comunidad para facilitar la realización de los proyectos a partir de la creación de un Comité Permanente de Concertación que bajo carácter indicativo coordinará las problemáticas, interés y garantías que establecen los tres sectores.

La Corporación administrará la adquisición del área de intervención para que luego diferentes empresas inmobiliarias e inversionistas privados los compren a partir de una licitación pública en relación a lapsos determinados de tiempo. Estos actores del sector privado le confiarán a su vez a un arquitecto la concepción del proyecto específico ganado de acuerdo a las reglas de urbanización definidas por el Plan Maestro.

▶ **ACTORES INVOLUCRADOS**

▶ El sector público: En el proyecto participan conjuntamente el Gobierno Central, el Directorio Ejecutivo Proyectos Circunvalación Américo Vespucio y la Municipalidad de La Granja a través de la Corporación de Desarrollo Urbano Américo Vespucio Sur S.A.

El Directorio Ejecutivo Proyectos Circunvalación Américo Vespucio que agrupa las atribuciones y responsabilidades del Ministerio de Ciudades y Planificación Territorial y al Gobierno Metropolitano de Santiago en relación al Plan Maestro coordinará a las entidades públicas involucradas, ya sea los Municipios de La Granja, La Florida y San Ramón para integrar las actuaciones urbanísticas en un contexto intercomunal, como al Ministerio de Obras Públicas para responsabilizarlo del financiamiento que significará la reformulación del contrato de concesión del proyecto Autopista Vespucio Sur con la Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A.

ESQUEMA 75: ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL



▶ El sector privado: bancos, propietarios del suelo que decidan vender sus terrenos, empresas inmobiliarias e inversionistas privados que presenten interés en el desarrollo de algún proyecto específico de comercio, servicios, vivienda, equipamiento para participar en una licitación pública para su ejecución.

Dentro de las bases de licitación se estipulará el lapso de la concesión y se obligará a cada empresa a realizar obras complementarias que garanticen la mixticidad de usos de suelo por manzana y supermanzana, asociado a vivienda social, equipamiento productivo, espacio público, área verde, entre otros, según se estime conveniente por proyecto.

- ▶ La sociedad civil o la comunidad podrán tener una participación activa en la planificación, la gestión y la ejecución de proyectos, participando en el Comité Permanente de Concertación bajo la creación de Consejos Vecinales de Desarrollo en representación de las Juntas vecinales, los propietarios de viviendas e inmuebles comerciales y grupos cívicos y culturales, relacionados con el área de intervención.

El Comité Permanente publicará una circular para mantener a la comunidad informada sobre las distintas materias. Además de patrocinar diversos encuentros comunitarios y talleres de trabajos. El Comité será financiado por la Unidad Gestora Corporación de Desarrollo Urbano Américo Vespucio Sur S.A.

▶ INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

Se modifica el Plan Regulador Metropolitano para acoger la problemática urbana de carácter metropolitano asociada a la Circunvalación de Américo Vespucio y así brindar el marco normativo necesario para dar inicio al proceso de gestión y ejecución de proyectos urbanos, en relación con las pautas del Plan Maestro. En este mismo sentido se modifica el Plan Regulador Comunal de La Granja para acoger la problemática urbana no resuelta de la Autopista Vespucio Sur.

▶ GESTIÓN DEL SUELO

La Corporación de Desarrollo Urbano Américo Vespucio Sur S.A. administrará la gestión del suelo en tanto que será ella quien adquiera su titularidad desde las primeras etapas del proyecto, en donde se establecen operaciones de expropiación en las zonas industriales exclusivas con actividades molestas, dado que se localizan usos de suelo inviables para la puesta en marcha del Plan Maestro.

Estas áreas posteriormente serán sujetas a contratos de licitación por parte de diversas empresas e inversionistas privados que desarrollaran proyectos inmobiliarios de acuerdo a las reglas de

1

ESQUEMA 76: ZONAS INDUSTRIALES EXCLUSIVAS CON ACTIVIDADES MOLESTAS REINCORPORADAS.



urbanización definidas por el Plan Maestro. En cuyas áreas se establece la obligación de generar proyectos residenciales con actividades mixtas de mediana y alta densidad donde el 40% de su oferta deberá ser destinada a viviendas subsidiables, de cuyo total, el 50% corresponderá a viviendas sociales. Ambas ofertas podrán cubrir el déficit habitacional de los habitantes que vendan sus propiedades posteriormente.

2

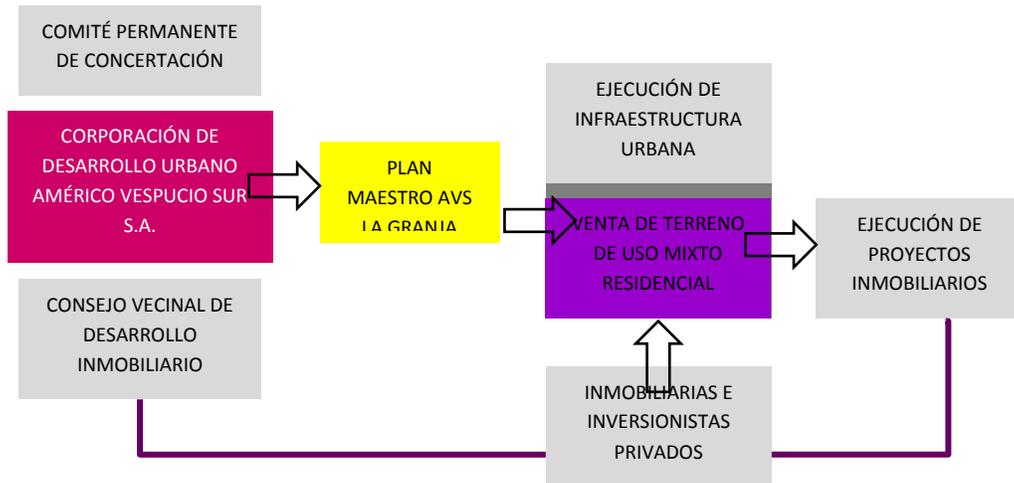
En una segunda etapa, se establecen las operaciones para la adquisición de suelo en las zonas residenciales que se encuentren adscritas a los proyectos habitacionales con actividades mixtas de baja densidad, áreas que estarán sujetas a contratos de licitación por parte de diversas empresas inmobiliarias en donde se establecerá la obligación de generar una oferta habitacional con el 50% de vivienda subsidiables, de cuyo total, el 60% corresponderá a viviendas sociales.

ESQUEMA 77: ÁREA PROYECTO HABITACIONAL CON ACTIVIDADES MIXTAS DE BAJA DENSIDAD



Dicha operación de adquisición de suelo responderá a las propuestas planteadas por el Consejo Vecinal de Desarrollo que entre las alternativas de venta por expropiación o por transferencia, hará titular del suelo a la Corporación de Desarrollo Urbano Américo Vespucio Sur S.A., en tanto que la modalidad de transferencia otorgará al propietario del suelo una participación mas activa en la toma de decisiones de los proyectos residenciales con el compromiso efectivo de su relocalización bajo condiciones de mayor coordinación y conciliación de intereses.

ESQUEMA 78: ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL



Los propietarios de suelo que decidan tomar la opción de transferencia de titularidad, podrán conformar un Consejo Vecinal de Desarrollo Inmobiliario que tendrá mayor injerencia que el Comité Permanente de Concertación, constituyéndose en un actores más dentro de los contratos de licitación adquiridos por las empresas inmobiliarias en los proyectos residenciales de mediana y baja densidad en donde el porcentaje de vivienda subsidiables y vivienda social será mayor

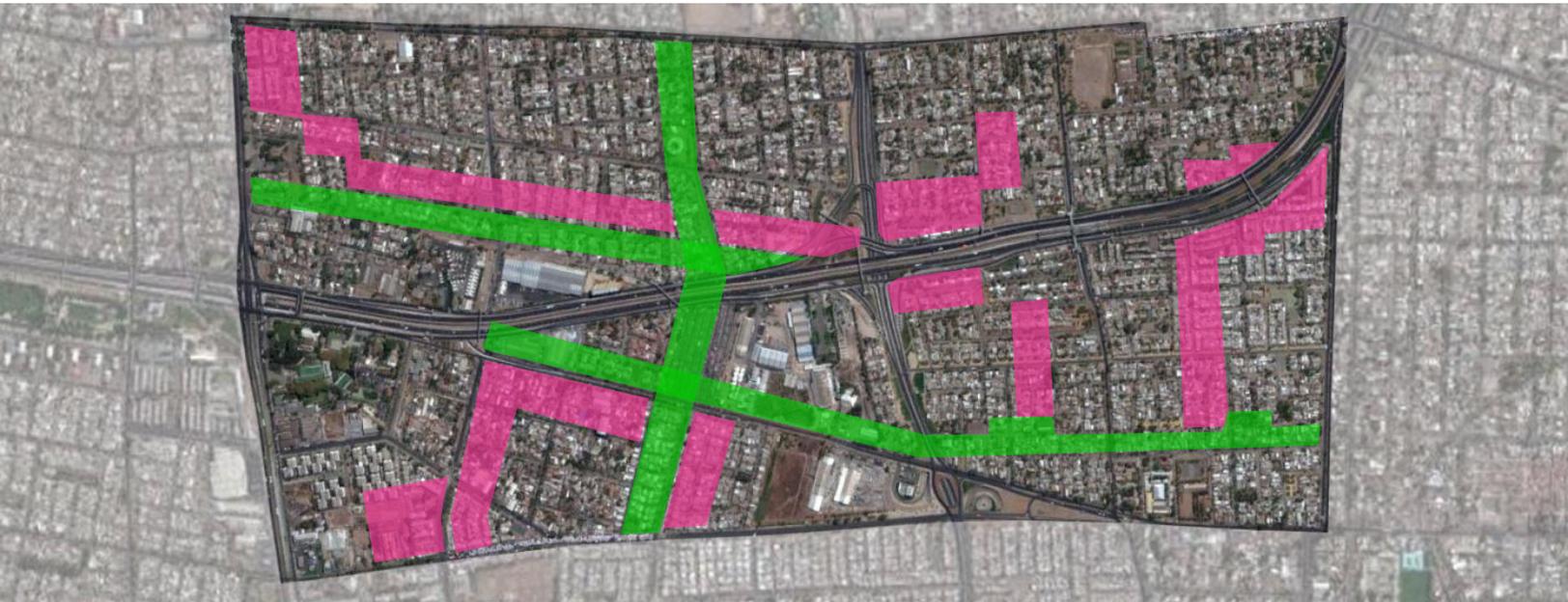
3

En una tercera etapa, se establecen las operaciones para el desarrollo del proyecto de vialidad que enterrar un tramo de la autopista y el metro y genera en superficie un corredor de parque urbano asociado a equipamiento intercomunal, en este caso la titularidad del suelo ya es de propiedad pública, por lo que solo resta reformular el contrato de concesión del proyecto Autopista Vespucio Sur con la Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A.

4

En una cuarta etapa, se establecen las operaciones para la adquisición de suelo en las zonas residenciales que se encuentren adscritas a los proyectos de corredores de parques urbanos (sin considerar aún los equipamientos comunales y locales insertos en él) y a los proyectos residenciales con actividades mixtas de mediana densidad, áreas que estarán sujetas a contratos de licitación por parte de diversas empresas inmobiliarias en donde se establece la obligación de generar una oferta habitacional con el 40% de vivienda subsidiables, de cuyo total, el 50% corresponderá a viviendas sociales. Dicha operación de adquisición de suelo responderá a las mismas alternativas de venta por expropiación o por transferencia que en la etapa 2.

ESQUEMA 79: ÁREA PROYECTO CORREDORES PARQUES URBANOS Y HABITACIONALES CON ACTIVIDADES MIXTAS DE MEDIANA DENSIDAD



5

En una quinta etapa, se establecen las operaciones para el desarrollo acabado de los proyectos de corredores de parques urbanos asociados a equipamiento comunal y local que ya tienen titularidad pública a partir de la etapa anterior y a los proyectos residenciales con actividades mixtas de alta densidad, áreas que estarán sujetas a contratos de licitación por parte de diversas empresas inmobiliarias en donde se establece la obligación de generar una oferta habitacional con el 20% de vivienda subsidiables, de cuyo total, el 30% corresponderá a viviendas sociales.

Paralelo a ello, se desarrolla el proyecto del Edificio Consistorial asociado a espacio público y equipamiento que ya tenía titularidad pública a partir de la primera etapa.

De este modo se generará una oferta residencial donde existirá vivienda de alta densidad subsidiable y social, vivienda de media densidad subsidiable y social y vivienda de baja densidad subsidiable y social que podrán cubrir el déficit habitacional de los habitantes miembros del Consejo Vecinal de Desarrollo y Consejo Vecinal de Desarrollo Inmobiliario, conjuntamente con la nueva población estimada y la población que inmigrará de otras comunas.

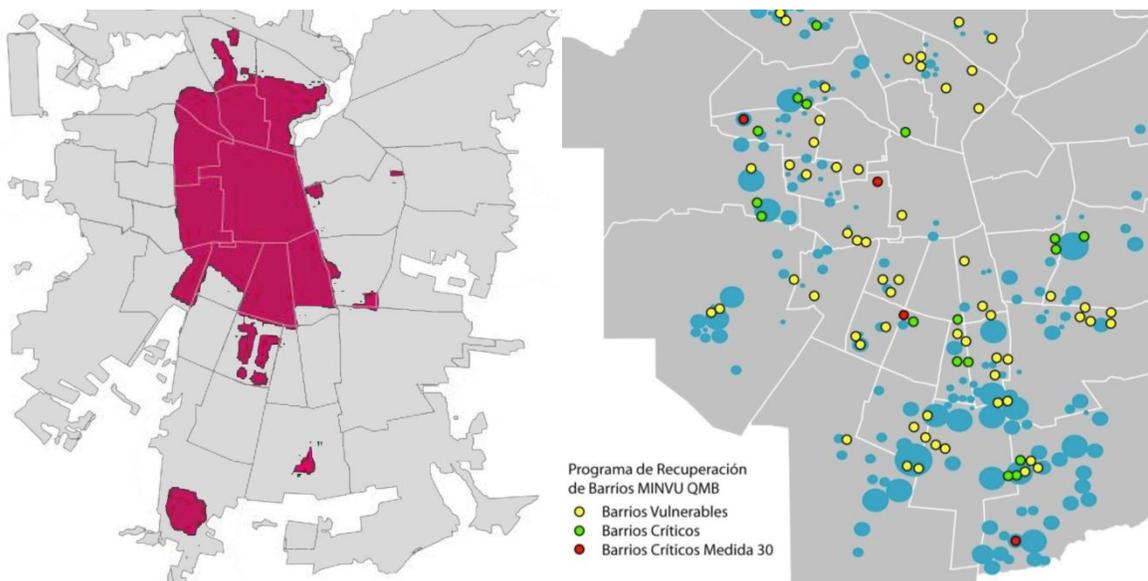
Dentro de las bases de licitación se estipulará el lapso de la concesión y se obligará a cada empresa a realizar obras complementarias que garanticen la mixticidad de usos de suelo por manzana y supermanzana, asociado comercio, servicios, equipamiento productivo, espacio público, área verde, entre otros, según se estime conveniente por proyecto.

Con el propósito de evitar la especulación inmobiliaria y los aumentos de precio producto de las plusvalías generadas por el Plan Maestro, al inicio de la operación se establecerán los precios máximos de compra o expropiación de los predios. Esta acción se llevará a cabo mediante una Ley especial que permita congelar el precio del suelo durante toda las etapas de desarrollo del Plan Maestro.

► **FINANCIAMIENTO**

El Plan Maestro puede acogerse a Programas especiales que subsidien por parte del aparato estatal alguno de los proyectos específicos a desarrollar.

ESQUEMA 80: PROGRAMA REGENERACIÓN URBANA Y RECUPERACIÓN DE BARRIOS



FUENTE: Recuperación de barrios y Anillo Interior de Santiago, p.20

En relación al desarrollo de una intervención urbana bajo condiciones de renovación o regeneración urbana es posible acogerse al Programa Recuperación de barrios y Programas de Renovación urbana.

En relación a la generación de un nuevo stock residencial es posible acogerse al Programa Condominios Sociales y a subsidios habitacionales por adquisición de vivienda a partir del Fondo Solidario de Vivienda I, Subsidio a la Localización, Subsidio con Financiamiento Compartido, Subsidio como incentivo a la integración social en barrios nuevos como Proyecto Urbano Integral.

En relación al desarrollo de inversión urbana en vialidad, espacio público, áreas verdes es posible acogerse a financiamiento urbano por parte del Estado, Ministerios y actores privados involucrados en relación a la ley de Concesiones y la Ley de Financiamiento Urbano Compartido a través de Fondos Sectoriales, Fondo Nacional de Desarrollo Regional y Fondos Municipales a demás es posible acogerse a Programas de espacio publico.

Los proyectos de infraestructura urbana: áreas verdes, espacios públicos, vialidad, equipamiento e infraestructura se podrán financiar adicionalmente por la venta de las propiedades para uso mixto residencial a las empresas inmobiliarias.

Adicionalmente, se podrá introducir el programa de Financiamiento por Incremento de Impuesto como herramienta financiera para la revitalización de áreas urbanas (utilizada en los proyectos urbanos de San Diego Downtown y de Stapleton Denver).

Con la generación de un proyecto de revitalización, el avalúo fiscal de las propiedades y su correspondiente impuesto determina un valor para el año base y un valor que incorpora la plusvalía futura esperada de las propiedades.

Los recursos provenientes de la diferencia de la tributación son utilizados para realizar operaciones de mejoramientos al interior del área de proyecto.

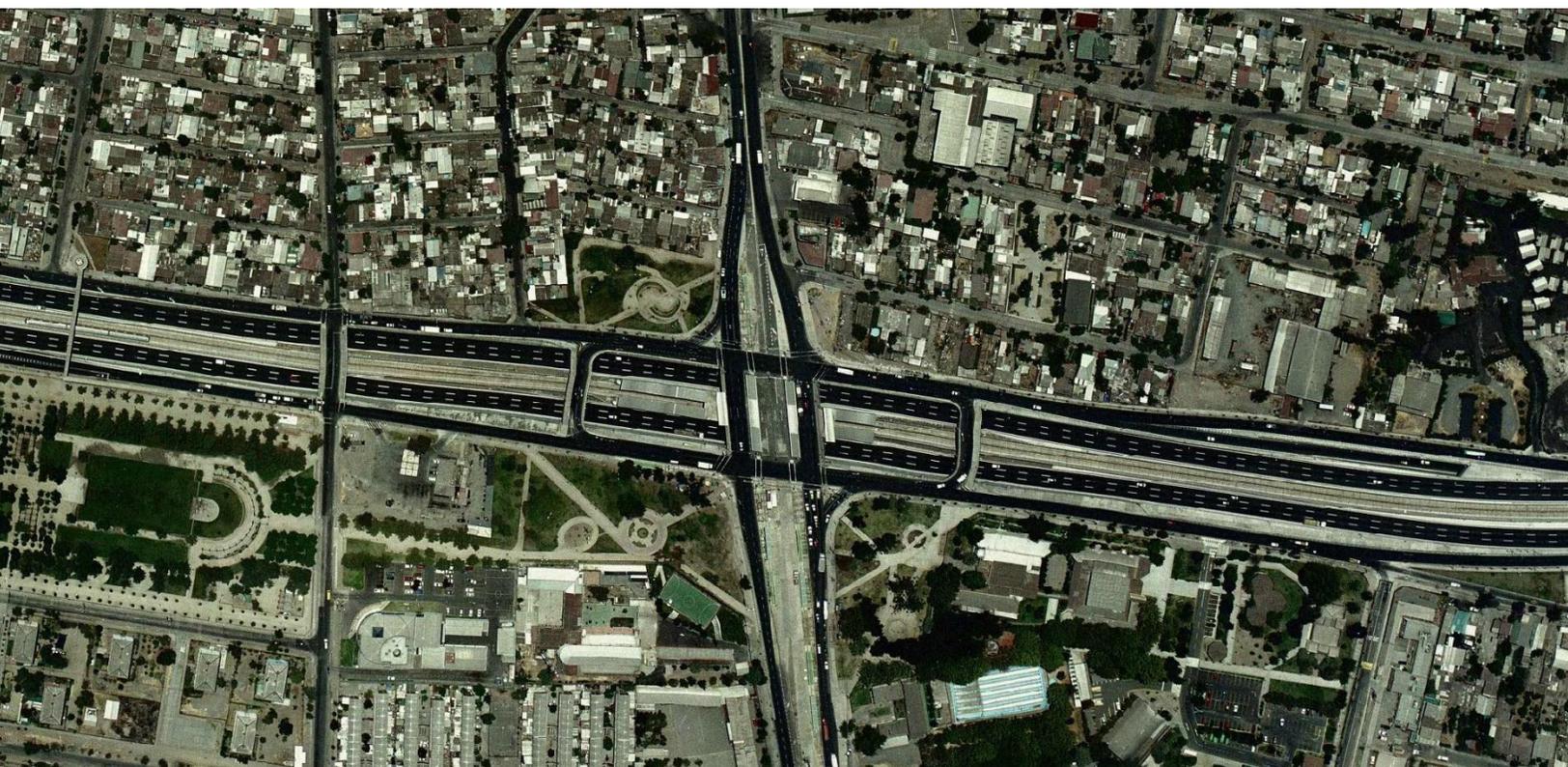
CAPÍTULO 9

CONCLUSIONES

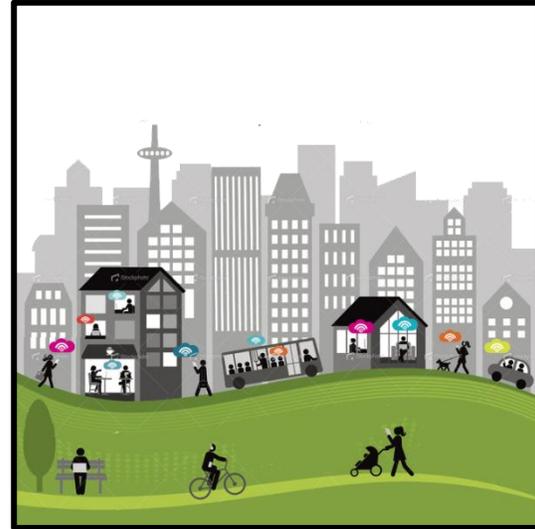
1. CONCLUSIONES FINALES

2. BIBLIOGRAFÍA

IMAGEN 39: Ortofoto SECTRA, comuna de La Granja



9.1. CONCLUSIONES FINALES



► DEL PROCESO DE TÍTULO

Ad portas de culminar el proceso de titulación habiendo concretado la realización de la memoria, a pesar de lo apremiante de los tiempos y la sensación de que algo pudo haber quedado inconcluso, resulta tranquilizador el saber que los procesos se han desarrollado a conciencia de la importancia que este desafío merece, en relación a su carácter evaluativo y por sobre todo por su carácter formativo.

Es por esto que, el proceso de título, más ser una instancia en donde se diseña un proyecto y se presenta para su evaluación, es la oportunidad de desenvolverse en las temáticas de interés, poner en práctica y conjugar todo lo aprendido en estos 6 años de carrera en donde además se ha adquirido la madurez y el criterio suficiente para tomar una postura concreta frente a las problemáticas urbanas.

A su vez, resulta gratificante darse cuenta de cómo van aflorando capacidades durante el proceso de diseño al mismo tiempo que se va plasmando en base a criterios, imágenes objetivo y un proyecto de ciudad las ideas que alguna vez fueron sólo un esbozo.

► DEL DESAFÍO DE DESARROLLAR UN PROYECTO URBANO COMO PROYECTO DE TÍTULO DE LA CARRERA DE ARQUITECTURA

El reto de enfrentar la instancia del proyecto de título tomando la decisión de abordar un proyecto urbano, nace de la premisa inicial de considerar que la ciudad actual presenta problemáticas urbanas imposibles de soslayar desde nuestra disciplina, que nos enfrenta al consecuente reto profesional de formar parte del grupo multidisciplinario que se hace cargo de estas problemáticas o por lo menos de tener una postura frente a la ciudad futura en sintonía con los imaginarios urbano de los habitantes.

A partir de ello, enfrentar un proyecto urbano requirió establecer primeramente una aproximación de su concepción y consiguiente materialización que apuntaba a materias y ámbitos político-normativos y de

gestión urbana que en un primer momento no se habían considerado relevantes para la definición de un proyecto urbano. Reconociendo a partir de ello, las diferencias estructurales que se enfrentan por una parte en un proyecto de arquitectura y por otra en un proyecto urbano en donde los ámbitos de acción que requieren una determinada postura inicial, resulta ser más amplios.

► DEL PROCESO DE DISEÑO DESARROLLADO DURANTE EL SEMESTRE

Se rescata y se reconoce el valor de haber desarrollado el proceso de diseño del proyecto en base a la corrección conjunta que plantea un taller de título, como una instancia en donde guiados y asesorados por el basto conocimiento y experiencias profesionales de un profesor guía experto en el área del urbanismo, nos hemos retroalimentado a partir de él y de los propios compañeros, haciéndonos parte al mismo tiempo del proceso de los otros.

En este sentido, el proceso metodológico introducido por el profesor guía en base al ramo de urbanismo avanzado III: "Grandes Proyectos Urbanos y Gestión", da cuenta de una expertis en las temáticas urbanas que fueron transferidas a nosotros para abordar con una mira más integral los proyectos.

► DEL AVANCE ALCANZADO DEL PROYECTO URBANO.

En relación al desarrollo del proyecto, se reconoce positivo la extensa aproximación teórico-práctico y posterior postura que determinó el desarrollo de los capítulos de criterios de la ciudad futura, político-normativos y gestión urbana.

En este entendido, los criterios de ciudad futura como tema relevante a considerar en un proyecto urbano, se enmarcan en la memoria dentro del capítulo 4: Fundamentación teórica, que detalla en profundidad la postura tomada frente a ciudad futura que se espera acorde a la propuesta, de tal manera este criterio no queda estructurado al azar como una simple conclusión a considerar.

Por otra parte, se considera totalmente atingente la propuesta del Plan Maestro en relación a las características y potencialidades urbanas que presenta el área de intervención frente al reconocimiento de una problemática urbana metropolitana asociada a la progresiva definición de zonas degradadas en el centro y pericentro del área metropolitana de Santiago que motivan aún más a la consiguiente generación de un proyecto de regeneración urbana en barrio degradados.

Finalmente el proceso desarrollado dio como resultado un proyecto que conduce a dar solución a las temáticas urbanas. Propuesta preliminar de las últimas correcciones realizadas en el taller de título hasta antes del proceso de confección de la memoria, que aún esta en fase de evolución, de estudio y desarrollo en cuanto a la propuesta volumétrica formal y a los detalles programáticos, paisajísticos, etapas de proyecto, entre otros aspectos a considerar.

A partir mis percepciones, intereses y entendimientos con respecto a la arquitectura asociada al urbanismo y la realización de este proyecto, las expectativas para mi futuro profesional-laboral se orientan a la planificación territorial asociadas al campo laboral y perfeccionamiento de postgrado.

9.2. BIBLIOGRAFÍA

CAPITULO 1

Roberto Moris, 30/06/2012, Ciudad para las personas, Revista: Mas Deco
Margarita Greene, José Rosas y Luis Valenzuela, 2011, Santiago/ Proyectos Urbanos, Santiago, Ediciones ARQ.
Mario Torres, 2012, Planificación de grandes proyectos urbanos, Documentos en formato digital del curso Urbanismo Avanzado III, Universidad de Chile, Santiago, Chile
Chile, Ministerio de Planificación y Cooperación (MIDEPLAN), 2003, Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos.

CAPITULO 2

Equipo Observatorio de Ciudad, 2002, Equipamiento cultural y grupos socioeconómicos, www.ocuc.cl/wp-content/downloads/planos_1990-2002/27_Cultural_GSE2.pdf
Chile. Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. Observatorio Cultural N°2
Chile. Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. Observatorio Cultural N°8
Ángel Nieva García, 2005, La cultura como motor de transformación urbanística, Revista Urbana, n°37, p.45
Tulio Hernández y Luis Alberto Quevedo, 2010, La ciudad desde la cultura, la cultura desde la ciudad, Buenos aires, Argentina

CAPITULO 3

Roberto Moris , 2011, Recuperación de barrios y anillo interior de Santiago, Documentos en formato digital del diplomado Planificación y gestión urbana integrada, Pontificia Universidad Católica, Santiago, Chile
Ernesto López Morales, 2005, Impacto del crecimiento del gran Santiago en el deterioro funcional de sus espacios pericentrales, Santiago, Chile.
Chile. Municipalidad de La Granja. 2012, Plan Regulador Comunal
Chile. Municipalidad de La Granja. 2012, Ordenanza Local
Mario Merino Wolf, 2003, Diagnostico ambiental de la comuna de La Granja, Universidad de Santiago, Santiago, Chile.
Ricardo Tapia Zarricueta, 2011, Vivienda social en Santiago de Chile. Análisis de su comportamiento locacional, período 1980- 2002, Revista INVI, n°73, p.105-131

CAPITULO 4

Equipo EcoAmerica, 2013, Santiago en carpeta, Revista EcoAmerica, n° 126, p.10-19
Roberto Moris , 2011, Proyectos urbanos como proyectos políticos , Documentos en formato digital del diplomado Planificación y gestión urbana integrada, Pontificia Universidad Católica, Santiago, Chile
Equipo sustentableysostenible, 2013, Destino: Sostenibilidad Urbana, www.100sd.wordpress.com/2013/04/15/destino-sostenibilidad-urbana/#more-10485
México, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), 2012, Desarrollo urbano sustentable, www.mexico.itdp.org/que-hacemos/desarrollo-urbano-sustentable/
Santiago del futuro: las proyecciones de la capital al año 2030, (23 Julio 2012). El Mercurio, p. D12-13
Felipe Alvarez, 2010, MUSSA: Software de predicción urbana anticipa la cara de Santiago en el 2030, <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2010/05/21/santiago-2030-segun-mussa/>
Carolina Ramírez Pérez, 2008, Proyecto urbano Las Salinas (ex petroleras), Viña del Mar, Pontificia Universidad Católica, Santiago, Chile
Ángel Aparicio Mourelo y Roberta di Nanni, 2011, Modelos de Gestión de la Regeneración urbana, España : Editor: SEPES
Salvador Rueda (a), 2011, El urbanismo ecológico, España: Editor: BCN

Salvador Rueda (b), 2011, El urbanismo ecológico Salvador Rueda, Documentos en formato digital de la exposición de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona
Francisco Gazia, 2011, Modelos de Ciudad, www.issuu.com/pagazia/docs/modelo_de_ciudad

CAPITULO 7

Jaime Iturriaga, 2003, Ordenamiento territorial en Chile: instituciones, instrumentos, problemas y propuestas, Meneses, Facultad de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.
Nelson Bustos Arancibia, 1998, El ordenamiento y planificación territorial en Chile: elementos para su discusión, Nelson Bustos Arancibia, Revista de Geografía Norte Grande, n° 25, p.49-53.
Héctor Gaete Feres, 2005, Hacia un Modelo de Administración y Gestión para Ciudades Intermedias, Departamento de Construcción y Arquitectura Universidad Politécnica de Cataluña.
Equipo Chile 21, 2010, Ordenamiento territorial en Chile: estado actual y desafíos pendientes, Programa ambiental Chile 21, Colección Ideas N° 108, Julio 2010.
Iván Poduje, 2013, Política de Desarrollo Urbano: Pese a su importancia, la discusión no fue prioritaria para varios actores claves. Esta indiferencia es preocupante, ya que para concretar la PNDU se requieren cambios que dependerán de esos actores, La Tercera, Opinión, 10/05/2013
Equipo Plataforma Urbana, 07/05/13, Política de desarrollo urbano fija criterios para futuras intervenciones en ciudades, www.plataformaurbana.cl
Chile, 2013, Política Nacional de Desarrollo Urbano: ciudades sustentables y calidad de vida.
Pilar Giménez, Jorge Pantoja, Carmen Gloria Troncoso, 2010, Hacia un nuevo borde costero en Chile, Gerencia de Estudios Cámara Chilena de la Construcción.
Chile, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2012, Ley General de Urbanismo y Construcciones.
Chile, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2012, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.
Chile, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 1996, Plan Regional de Desarrollo Urbano.
Roberto Moris, 2010, Ordenamiento territorial y planificación urbana como marco de la gestión: Introducción a la planificación y gestión urbana integrada, Curso Planificación y Gestión Urbana Integrada, Facultad de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.
Gonzalo Neculmán G., 2010, Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur S.A., Santiago, Chile.
Autopista Vespucio Sur, 2004, Quiénes somos, www.vespuciosur.cl/.
Chile, Ministerio de Economía Fomento y Reconstrucción, 1993, Ley Metro
Chile, Secretaría Regional del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, 2008, Plan Regulador Metropolitano de Santiago.
Chile, Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, 2011, Plan Regional de Ordenamiento Territorial http://www.eclac.cl/dmaah/noticias/paginas/7/44967/guia_prot.pdf
María Josefina Correa Pérez, 2011, Ordenamiento Territorial: criterios para un nuevo equilibrio, María Josefina Correa Pérez, Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, 2011, Santiago, Chile.
Chile, División de Desarrollo Urbano, 2011, La Planificación Territorial en Chile, Avances y Desafíos
Federico Arenas y Rodrigo Guijón, 2008, Revisión crítica del marco institucional y legal chileno de ordenamiento territorial: el caso de la zona costera, Belisario Andrade, Federico Arenas y Rodrigo Guijón, Revista de Geografía Norte Grande, n° 41, p.23-48.
Patricio Ponce Arqueros, 29/11/2007, Inequidades Urbanas: Cómo se hace ciudad hoy, www.plataformaurbana.cl
Juan Alegría Licuime, 2010, Ciudades inhabitada, Juan Alegría Licuime, Escuela de Historia y Ciencias Sociales Universidad Arcis, Santiago, Chile.
Andrés Moya, 26/06/2005, Metro estación Julia, <http://bitacoravirtual.blogspot.com>
Pedro Ramírez, 20/02/2009, Los errores del MOP en Vespucio Sur que costarán 25 millones de dólares, centro de investigación periodística, www.ciper.cl
Oscar Figueroa, 2013, Las Autopistas, Los Desplazamientos y la Movilidad: Santiago de Chile, Oscar Figueroa, Revista Planeo, n°10.

Luz María Fariña, Paola Vasconi R., informe n° 21, 11/2005, Injusticia Ambiental y Desarrollo Urbano: El Caso de la Autopista Acceso Sur a Santiago, www.bibliotecaverde.wikieco.org

Carlos Peña Vermejo, 2010, Aguas Lluvias – Interacción de Obras Viales con Hidrología urbana, www.defendamoslaciudad.cl

Uziel Gómez, 20/12/2008, MOP evaluará autopista a tres años de construida, www.plataformaurbana.cl
Chile, Ministerio de Obras Públicas, 2008, Declaración de Impacto Ambiental: Etapa de Operación “Sistema Américo Vespucio Sur”

Chile, SEREMI Región Metropolitana, 2012, Reclamo Unidad de Supervisión Equipo Planificación Comunal
Spinelli, Graciela y Hilda, 2010, La descentralización y la participación ciudadana en la gestión local, Santiago Chile

CAPÍTULO 8

Sapelli, 2009, Modos de Gestión para la Recuperación Urbana, <http://www.laciudadviva.org>

Héctor Guillermo Gaete Feres, 2003, Gestión del urbanismo y administración urbana: Los pies de barro en el despliegue territorial del neoliberalismo en Chile, , Revista de Urbanismo, 2003, n° 7.

Chile, MIDEPLAN, 2003, Análisis, desarrollo y evaluación de proyectos urbanos, II etapa