



UNIVERSIDAD DE CHILE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO  
ESCUELA DE POSTGRADO  
MAGÍSTER EN URBANISMO

**BASES METODOLÓGICAS PARA UN PLAN ESTRATÉGICO DE  
SUBCENTRALIDADES EN TORNO A LAS ESTACIONES PEDRO  
AGUIRRE CERDA Y LO VALLEDOR DE LA LÍNEA 6 DEL METRO  
DE SANTIAGO.**

ACTIVIDAD FORMATIVA EQUIVALENTE PARA OPTAR AL GRADO DE MAGISTER  
EN URBANISMO

AUTORA: PAULA AGUILAR HERNÁNDEZ  
PROFESOR GUIA: ERNESTO LÓPEZ MORALES

SANTIAGO DE CHILE  
2018

## **AGRADECIMIENTOS**

Quisiera agradecer a todos los que hicieron posible la realización de esta AFE, especialmente a mi madre por su apoyo y colaboración cariñosa en todas las etapas complejas de este proceso académico; a mis amigos Matías y Sebastián que siempre me han acompañado y apoyado en mis nuevos proyectos; a Benjamín por su compañía y ayuda paciente durante este año; a mis compañeras de magister Carolina y M<sup>a</sup> Reneé por su apoyo y motivación en todo el transcurso de esta etapa académica; a Hugo por su disposición a ayudar y darme las facilidades para estudiar; a mi profesor guía Ernesto López por orientar de mejor manera las ideas, procesos y resultados presentados en este estudio; a la empresa INCITI por facilitarme información valiosa para la elaboración de este estudio; y por último al Alcalde de Pedro Aguirre Cerda Juan Rozas y sus colaboradores territoriales por su disposición a ayudarme en el proceso de desarrollo de este estudio, para lograr un mayor acercamiento a la comunidad, y consecuentemente a sus problemáticas urbanas derivadas de la llegada del Metro PAC y Lo Valledor.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN .....	1
CAPÍTULO 1: FORMULACIÓN DEL TEMA Y LUGAR .....	3
1.1 INTRODUCCIÓN.....	3
1.2 FUNDAMENTACIÓN DEL TEMA Y LUGAR .....	5
1.3 OBJETIVOS .....	9
1.4 METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN .....	11
1.4.1 ENFOQUE EXPLORATORIO Y DESCRIPTIVO .....	14
1.4.2 FUENTES DE INFORMACIÓN .....	15
CAPÍTULO 2: MARCO TEÓRICO Y REVISIÓN DE ANTECEDENTES .....	25
2.1 PLANIFICACIÓN URBANA INTEGRADA .....	26
2.1.1 CONSIDERACIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN .....	26
2.1.2 PREMISAS QUE DAN SUSTENTO A UNA PLANIFICACION URBANA INTEGRADA .....	32
2.1.3 ACERCAMIENTO A LA METODOLOGÍA CON ENFOQUE ESTRATÉGICO .....	40
2.1.4 ACERCAMIENTO AL ENFOQUE PARTICIPATIVO DE LA PLANIFICACIÓN URBANA INTEGRADA .....	45
2.1.5 CONSIDERACIONES PARA SU APLICABILIDAD EN EL CONTEXTO NACIONAL.....	47
CAPÍTULO 3: ANÁLISIS INTERNO Y EXTERNO .....	54
3.1 MARCO DE REFERENCIA ESTRATÉGICO (MRE) .....	55
3.1.1 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION URBANA VIGENTES EN PAC .....	56
3.1.2 MECANISMOS REFERENCIALES DE ACTUACIÓN URBANA .....	66
3.2 ANÁLISIS SISTÉMICO .....	74
3.2.1 SUBSISTEMA SOCIAL .....	76
3.2.2 SUBSISTEMA ECONÓMICO .....	83
3.2.3 SISTEMA URBANO .....	92
CAPÍTULO 4: DIAGNÓSTICO INTEGRADO .....	108
4.1 RECONOCIMIENTO DE BRECHAS NORMATIVAS .....	109
4.1.1 BRECHAS A ESCALA METROPOLITANA.....	110
4.1.2 BRECHAS A ESCALA COMUNAL.....	111
4.2 MATRIZ FODA TÉCNICO.....	114
4.2.1 MATRIZ FODA TÉCNICO POR CADA SUBSISTEMA .....	114
4.2.2 MATRIZ FODA TÉCNICO CONSOLIDADO .....	114
4.3 DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO.....	116
4.3.1 INSTANCIAS DE PARTICIPACION CIUDADANA .....	116
4.3.2 MATRIZ FODA CONSOLIDADO DE PARTICIPACIÓN.....	118
4.4 FACTORES CRÍTICOS DE DECISIÓN .....	120
4.5 ESCENARIOS DE DESARROLLO .....	126
CAPÍTULO 5: VISIÓN ESTRATÉGICA DE DESARROLLO.....	130
5.1 VISIÓN ESTRATEGICA DE DESARROLLO .....	131
5.2 OBJETIVO GENERAL DE DESARROLLO URBANO - ¿PARA QUÉ? .....	134
5.3 DIRECTRICES ESTRATEGICAS DE INTERVENCIÓN - ¿QUÉ HACER?.....	135
5.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS .....	138
5.5 OPCIONES DE DESARROLLO .....	140
5.5.1 ACCIONES ESTRATÉGICAS .....	142
5.5.2 DESPLIEGUE TERRITORIAL DE LAS ACCIONES ESTRATÉGICAS.....	148
CAPÍTULO 6: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES FINALES .....	157
CAPÍTULO 7: BIBLIOGRAFÍA .....	163
ANEXO 1: AVANCES ALCANZADOS PARA LA EFECTIVA IMPLEMENTACIÓN DE UNA PLANIFICACIÓN URBANA INTEGRADA .....	170
ANEXO 2: INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION URBANA A ESCALA REGIONAL – PROT RM	

ANEXO 3: INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA .....	177
3.1 ANEXO: BREVE CONSENTIMIENTO INFORMADO REALIZADO .....	177
3.2 ANEXO: PAUTA DE ENTREVISTAS Y TRANSCRIPCIONES DE VOZ .....	179
3.2.1 Entrevista a Pablo Guzmán.....	179
3.2.2 Entrevista a Claudina Núñez.....	186
3.2.3 Entrevista a Claudio Contreras .....	192
3.2.4 Entrevista a Pablo Contrucci .....	199
3.2.5 Entrevista a Sebastián Hernández.....	202
3.2.5 Entrevista a Tania Núñez .....	211
3.2.6 Entrevista a Juan Rozas .....	216
3.2.7 Entrevista a Luis Eduardo Bresciani.....	222
3.2.8 Entrevista a Manuel Praderos .....	226
3.3 ANEXO: EXTRACTOS DE SEMINARIOS Y TRANSCRIPCIONES DE VOZ .....	228
3.3.1 Extracto de Seminario Participación Ciudadana: Claves y desafíos para una gestión ambiental, urbana y territorial integrada.....	228
3.3.2 Extracto de Seminario Ciudades Chilenas: planificar o morir en el intento .....	237
3.3.3 Extracto del lanzamiento del libro: Guía para la formulación de planes maestros integrales de recuperación de barrios y viviendas.....	239
3.4 ANEXO: JORNADAS DE PARTICIPACION Y TRANSCRIPCIONES DE VOZ .....	240
3.4.1 JORNADA DE PARTICIPACION Junta Vecinal 6, sector norte de Pedro Aguirre Cerda	240
3.4.2 Entrevista abierta con Jefe de Mesas Territoriales, Juan Contreras .....	244
ANEXO 4: SISTEMATIZACIÓN DE LAS INSTANCIAS DE PARTICIPACION .....	247

## ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1-1: EVOLUCIÓN DE LA MANCHA URBANA DE SANTIAGO .....	3
FIGURA 1-2: ESTACIONES CON + DE 5 PROYECTOS DE EDIFICACIÓN A 5 CUADRAS DEL METRO .....	7
FIGURA 2-1: DESGLOSE DE ACTIVIDADES METODOLÓGICA DEL PLAN: ETAPA 1 .....	25
FIGURA 2-2: DESARROLLO URBANO ORIENTADO AL TRANSPORTE PÚBLICO .....	29
FIGURA 2-3: COMPONENTES DE UN PLAN ESTRATÉGICO .....	35
FIGURA 2-4: CONDICIONES PARA IMPLEMENTAR UNA PLANIFICACION URBANA INTEGRADA .....	37
FIGURA 2-5: JERARQUÍA LEGAL PROPUESTA POR EL CNDU .....	40
FIGURA 2-6: DESGLOSE DE ACTIVIDADES DE LA PLANIFICACION ESTRATÉGICA .....	43
FIGURA 3-1: DESGLOSE DE ACTIVIDADES METODOLÓGICA DEL PLAN: ETAPA 2 .....	54
FIGURA 3-2: VOLUMEN TEÓRICO SEGÚN NORMATIVA DE ZONA PAC1 .....	62
FIGURA 3-3: UNIDADES DE GESTION TERROTIRAL PEAIS.....	67
FIGURA 3-4: PROPUESTAS DE UNIDADES SECCIONES. FUENTE: (MINVU, 2003) .....	67
FIGURA 3-5: MODELO INSTITUCIONAL DE GESTIÓN DEL PLAN .....	68
FIGURA 3-6: UBICACION DEL PUERTO MARAVILLA DE RIO DE JANEIRO .....	70
FIGURA 3-7:PROPUESTA DE USO DE SUELOS Y LA CONFIGURACION DE SUBCENTRALIDAD .....	70
FIGURA 3-8: PANORÁMICA PUERTO MARAVILLA TRAS LAS INTERVENCIONES .....	71
FIGURA 3-9: SECTORES CON POTENCIAL ADICIONAL DE CONTRUCCIÓN.....	72
FIGURA 3-10: SECTOR NORTE DE PEDRO AGUIRRE CERDA.....	74
FIGURA 3-11: GRUPO ETARIO SEGUN INE PROYECCION 2012 .....	79
FIGURA 3-12: GRUPO ETARIO SEGUN INE PROYECCION 2017 .....	79
FIGURA 3-13: AVALUO FISCAL UF/m <sup>2</sup> SII 2014 .....	84

FIGURA 3-14: PROMEDIO UF/m <sup>2</sup> POR USO DE SUELO Y AÑO .....	88
FIGURA 3-15: TIEMPOS DE VIAJE EN LA NUEVA LINEA 6 DEL METRO .....	93
FIGURA 3-16: TRAZADO DE LA NUEVA LINEA 6 AL 2010 .....	93
FIGURA 3-17: TRAZADO DE LA NUEVA LINEA 6 AL 2012 .....	94
FIGURA 3-18: ESTACIÓN LO VALLEDOR- METRO L6.....	95
FIGURA 3-19: ESTACIÓN LO VALLEDOR- METRO L6 Y TRASBORDO RANCAGUA EXPRESS .....	95
FIGURA 3-20: ESTACION PEDRO AGUIRRE CERDA – METRO L6.....	95
FIGURA 3-21: ESTACION PEDRO AGUIRRE CERDA – METRO L6 Y CASAS ALEDAÑAS ...	95
FIGURA 4-1: DESGLOSE DE ACTIVIDADES METODOLÓGICA DEL PLAN: ETAPA 3.....	108
FIGURA 4-2: JORNADA PARTICIPATIVA 1.....	117
FIGURA 4-3: JORNADA PARTICIPATIVA 2	FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA 2017
FIGURA 4-4: FOROPANEL “Mirando hacia el 2020” EN EL MARCO DE LA EXPO MAYORISTA 2016 .....	118
FIGURA 4-5: ARTÍCULO “Comunas impulsan nuevos Planes Reguladores ante llegada de línea 6” .....	118
FIGURA 4-6: ARTÍCULO “Línea 6: Cerrillos y PAC asoman como nuevo foco inmobiliario” ....	118
FIGURA 5-1: DESGLOSE DE ACTIVIDADES METODOLÓGICA DEL PLAN: ETAPA 4.....	130
FIGURA 5-2: DESPLIEGUE TERRITORIAL DE LA DEI1.....	149
FIGURA 5-3: DESPLIEGUE TERRITORIAL DE LA DEI2.....	150
FIGURA 5-4: DESPLIEGUE TERRITORIAL DE LA DEI3.....	151
FIGURA 6-1: DESGLOSE DE ACTIVIDADES METODOLÓGICA DESARROLLADAS.....	157

## ÍNDICE DE CARTOGRAFÍAS

CARTOGRAFÍA 1-1: PERMISOS DE EDIFICACION DE EDIFICIOS Y BLOQUES ÚNICOS 2010-2016 .....	5
CARTOGRAFÍA 3-1: PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO S/E .....	57
CARTOGRAFÍA 3-2: RED VIAL DEFINIDA POR EL PRMS SEGÚN ARTÍCULO 7.1.1.1 .....	57
CARTOGRAFÍA 3-3: POLIGONO DE SUBSIDIO DE RENOVACION URBANO .....	60
CARTOGRAFÍA 3-4: ZONIFICACION PRC 1991 PARA AREA NORTE .....	61
CARTOGRAFÍA 3-5: ZONIFICACION PROPUESTA PRC 2005 .....	63
CARTOGRAFÍA 3-6: AÑO DE CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA EN EL SECTOR NORTE DE PAC.....	75
CARTOGRAFÍA 3-7: POBLACION POR MANZANA CENSO 2002 .....	77
CARTOGRAFÍA 3-8: POBLACION POR MANZANA CENSO 2012 .....	78
CARTOGRAFÍA 3-9: POBLACION MAYOR DE 65 AÑOS POR MANZANA CENSO 2002 .....	80
CARTOGRAFÍA 3-10: NIVEL SOCIOECONOMICO POR MANZANA CENSO 2002 .....	81
CARTOGRAFÍA 3-11: JUNTAS DE VECINOS EN SECTOR NORTE DE PAC.....	83
CARTOGRAFÍA 3-12: VALORES DEL SUELO SEGÚN AVALUO FISCAL 2014.....	84
CARTOGRAFÍA 3-13: TOTAL DE TRANSACCIONES REGISTRADAS EN EL CBR SM 2011 – 2017 .....	86
CARTOGRAFÍA 3-14: AÑO DE TRANSACCIONES REGISTRADAS EN EL CBR SM 2011 - 2017	87
CARTOGRAFÍA 3-15: UF/M2 DE TRANSACCIONES REGISTRADAS EN EL CBR SM 2011 – 2017 .....	89
CARTOGRAFÍA 3-16: DENSIDAD KENDALL DE TRANSACCIONES REGISTRADAS DEL 2011 - 2017.....	90
CARTOGRAFÍA 3-17: TENENCIA DE VIVIENDA PROPIA EN EL SECTOR NORTE DE PAC	91
CARTOGRAFÍA 3-18: ESTRUCTURA VIAL Y COBERTURA DE TRANSPORTE PUBLICO SECTOR NORTE.....	92

CARTOGRAFÍA 3-19: COBERTURA DE TRANSPORTE PUBLICO SECTOR NORTE DE PAC .....	97
CARTOGRAFÍA 3-20: INFLUENCIA DEL AREA VERDE SEGÚN TIEMPO DE CAMINATA ...	100
CARTOGRAFÍA 3-21: AREAS VERDES EN EL SECTOR NORTE DE PAC .....	100
CARTOGRAFÍA 3-22: EQUIPAMIENTO EN EL SECTOR NORTE DE PAC .....	102
CARTOGRAFÍA 3-23: USO DE SUELO EN EL SECTOR NORTE DE PAC SII 2014 .....	103
CARTOGRAFÍA 3-24: VIVIENDA POR MANZANA CENSO 2002 SECTOR NORTE DE PAC	105
CARTOGRAFÍA 3-25: PORCENTAJE DE VIVIENDA CON HACINAMIENTO SECTOR NORTE .....	107

## ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO 1-1: MATRIZ METODOLÓGICA DE FUENTES PRIMARIAS Y SECUNDARIAS.....	16
CUADRO 2-1: COMPARACIÓN PLANIFICACION URBANA TRADICIONAL E INTEGRADA ...	41
CUADRO 2-2: EXTRACTO OBJETIVOS PNDU VINCULADOS A PLANIFICACION URBANA INTEGRADA .....	48
CUADRO 2-3: PROPUESTAS PARA UNA POLITICA DE SUELO PARA LA INTEGRACION SOCIAL .....	50
CUADRO 3-1: MARCO DE REFERENCIA ESTRATÉGICO.....	55
CUADRO 3-2: NORMATIVA VIGENTE DEL PRMS .....	58
CUADRO 3-3: ZONIFICACION PRC PARA AREA NORTE .....	61
CUADRO 3-4: INDICACIONES PLANTEADAS POR EL PLADECO 2014-2018.....	65
CUADRO 3-5: POBLACION Y DENSIDAD COMUNAL Y EN EL SECTOR NORTE .....	76
CUADRO 3-6: INDICE DE ENVEJECIMIENTO .....	79
CUADRO 3-7: ESTIMACION DE POBLACION EN SITUACION DE POBREZA .....	81
CUADRO 3-8: POBLACION Y DENSIDAD COMUNAL, SECTOR NORTE Y PRINCIPALES JV .....	82
CUADRO 3-9: VALORES DE SUELO SECTORES ALEDAÑOS A LA L6 METRO ENTRE 2009-2014 .....	85
CUADRO 3-10: USO DE SUELO DE LAS TRANSACCIONES SEGÚN AÑO .....	87
CUADRO 3-11: TENENCIA DE LA VIVIENDA COMUNAS ALEDAÑASA PAC .....	91
CUADRO 3-12: GENERACION DE VIAJES EN DIA LABORAL SEGÚN MODO DE TRANSPORTE.....	98
CUADRO 3-13: PROYECTOS PARA PAC .....	98
CUADRO 3-14: INDICADORES RELATIVOS AL AREA VERDE COMUNAL .....	99
CUADRO 3-15: INDICADORES RELATIVOS AL AREA VERDE COMUNAL .....	99
CUADRO 3-16: EQUIPAMIENTO COMUNAL EN EL SECTOR NORTE DE PAC .....	101
CUADRO 3-17: EMPRESAS POR COMUNA SII 2014.....	102
CUADRO 3-18: SITIOS ERIAZOS POR COMUNA SII 2015 .....	103
CUADRO 3-19: VIVIENDAS POR COMUNA.....	105
CUADRO 3-20: DEFICIT HABITACIONAL COMUNAL.....	106
CUADRO 4-1: RECONOCIMIENTO DE BRECHAS NORMATIVAS DEL PRMS .....	110
CUADRO 4-2: RECONOCIMIENTO DE BRECHAS NORMATIVAS DEL PRC .....	112
CUADRO 4-3: RECONOCIMIENTO DE BRECHAS EN EL PLADECO.....	113
CUADRO 4-4: MATRIZ FODA CONSOLIDADA .....	115
CUADRO 4-5: DETALLE DE INSTANCIAS DE PARTICIPACION CIUDADANA DESARROLLADOS .....	117
CUADRO 4-6: MATRIZ CONSOLIDADA DE PARTICIPACIÓN .....	119
CUADRO 4-7: MATRIZ DEL ESCENARIO TENDENCIAL.....	127
CUADRO 4-8: MATRIZ DEL ESCENARIO POTENCIAL .....	128

CUADRO 5-1: CONSIDERACIONES DE CADA FCD, DEFINIDOS POR LOS DIVERSOS ACTORES.....	132
CUADRO 5-2: OBJETIVOS Y LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS DEL PLAN .....	138
CUADRO 5-3: ACCIONES ESTRATÉGICAS PARA LA DEI 1 .....	143
CUADRO 5-4: ACCIONES ESTRATÉGICAS PARA LA DEI 3 .....	145

## RESUMEN

Los actuales instrumentos de planificación urbanos que regulan las ciudades en Chile, sobre todo en suelo central, carecen de una visión estratégica que les permita advertir las problemáticas estructurales, reconocer factores críticos de decisión, anticipar y evolucionar a la par de las dinámicas transformadoras de su contexto urbano e institucional, determinando insumos de planificación con un alto grado de obsolescencia y un bajo alcance dimensional del territorio.

En este contexto, las actuales inversiones públicas en transporte de las líneas 3-6-7 de Metro en Santiago, propiciarán un explosivo incremento de conectividad y accesibilidad en áreas pericentrales anteriormente sin cobertura y poco densas, que consecuentemente generarán procesos de incremento de valorización del suelo en sus propiedades aledañas. Que, bajo las lógicas de mercado, incentivarán el desarrollo de nuevos nichos de inversión inmobiliaria, que capturarán el incremento de valor generado, y con ello la detonación de procesos de renovación urbana con posibles dinámicas de relegación y expulsión social de sus residentes preexistentes.

A partir de estas consideraciones que, en mayor medida podrían afectar a las áreas pericentrales vulnerables y devaluadas, se reconoce la necesidad de contar con instrumentos de planificación urbanos actualizados a las dinámicas cambiantes del desarrollo, integrales en la gestión multidimensional del territorio y que den cumplimiento a una imagen urbana consensuada entre sus autoridades y la comunidad. Instrumentos que permitan proteger barrios consolidados y aprovechar las oportunidades que trae consigo esta inversión pública, propiciando una nueva oferta habitacional y actividades económicas hacia la configuración de un tejido complejo y multifuncional, que permita generar un proceso continuo de reactivación urbana, reajustar los desequilibrios en



infraestructura y alcanzar procesos de integración socioespacial de estos contextos pericentrales.

De esta forma, el presente AFE se orienta a la formulación de Bases Metodológicas que permitan establecer la secuencia estructurada de estrategias requeridas para una intervención urbana, como etapa previa al desarrollo e implementación de un nuevo instrumento de planificación urbano orientado a un enfoque integrado, que pueda servir de insumo referencial a las agencias públicas para encaminar el posterior diseño de un Plan Estratégico de Subcentralidades en torno a las estaciones PAC y Lo Valledor de la línea 6 del Metro, en la comuna de Pedro Aguirre Cerda, en base a la integración social de sus residentes preexistentes en los procesos de renovación urbana.

El desarrollo de las bases se estructura bajo el enfoque metodológico de la planificación estratégica, que resulta ser el sustento teórico y procedimental que adoptan las intervenciones urbanas orientadas a una gestión integral. Por lo que, el despliegue de las 4 etapas que se desarrollan, se orienta a la identificación de las principales problemáticas del contexto urbano e institucional, que determinaran Factores Críticos de Decisión que deben ser reestructurados, para dar cumplimiento a la Visión Estratégica planteada para el territorio, mediante la definición de Directrices, Objetivos y Lineamientos en torno a una acción a largo plazo, para luego definir las Opciones de Desarrollo, Acciones Estratégicas y su respectivo despliegue territorial, que a corto y mediano plazo darán cumplimiento a las metas estratégicas. Siendo éste el insumo final del estudio, que podrá servir de antecedente técnico frente a un eventual encargo público de formulación e implementación de un nuevo instrumento de planificación urbana en PAC.

**PALABRAS CLAVES:** Inversión pública en Metro - Planificación urbana integrada – Participación Ciudadana

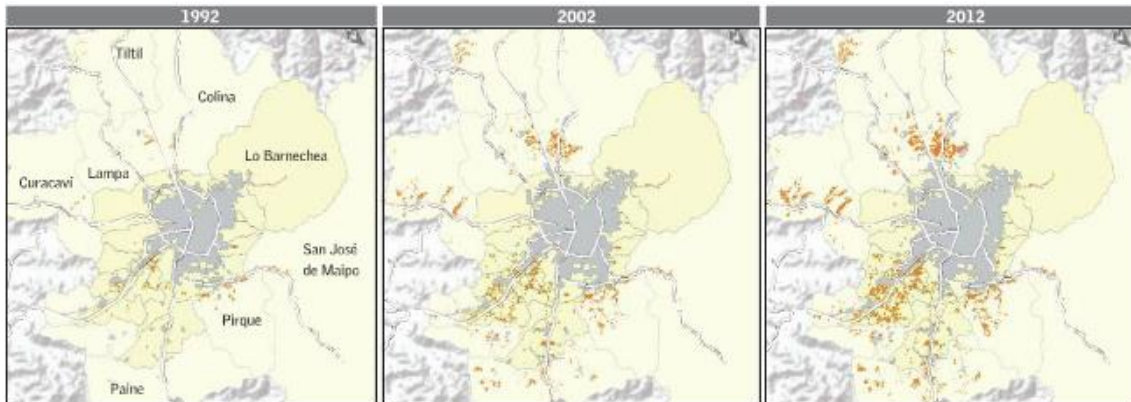
# 1. CAPÍTULO 1: FORMULACIÓN DEL TEMA Y LUGAR

## 1.1 INTRODUCCIÓN

El Área Metropolitana de Santiago se ha enmarcado en el contexto nacional como la ciudad capital que, refleja en mayor medida, los paradigmas de planificación urbana que ha asumido el Estado, asociado al modelo de desarrollo económico imperante.

Es por esto que hoy, la ciudad está inmersa en un modelo de crecimiento expansivo y densificación extrema, tal como se muestra en la evolución de la mancha urbana de la figura 1-1, generador de contextos urbanos con altos índices de segregación socio-espacial e inequidades en infraestructura urbana, donde el desarrollo inmobiliario se ha convertido en el nicho de inversión más rentable para el desarrollo económico, amparado por un Estado subsidiario y una planificación urbana liberalizada, que ha terminado siendo regulada por las dinámicas del mercado de suelo.

FIGURA 1-1: EVOLUCIÓN DE LA MANCHA URBANA DE SANTIAGO



FUENTE: (Valencia, 2015)

Ello configuró, primeramente, una morfología urbana simplificada y homogénea, desde el pericentro hasta la periferia de Santiago, donde lo residencial no se encontraba en su proximidad con actividades de abastecimiento, empleo,

educación, salud ni esparcimiento, fomentando pautas de grandes desplazamientos para lograr satisfacer las necesidades diarias (Escudero, 2015).

Posteriormente, se genera la constitución de subcentralidades, enmarcadas bajo las lógicas de la globalización; con la tercerización de las actividades productivas, la descentralización administrativa de los niveles locales y la inserción del sector privado como gestor urbano. Asociado a una primera etapa expansiva y luego a la proliferación de núcleos periféricos, que establecieron dinámicas económicas que desconcentraron la oferta de empleo de los centros consolidados, con un mercado laboral especializado, acompañado de comercios, servicios y otras prestaciones urbanas. (Mongín, 2006)

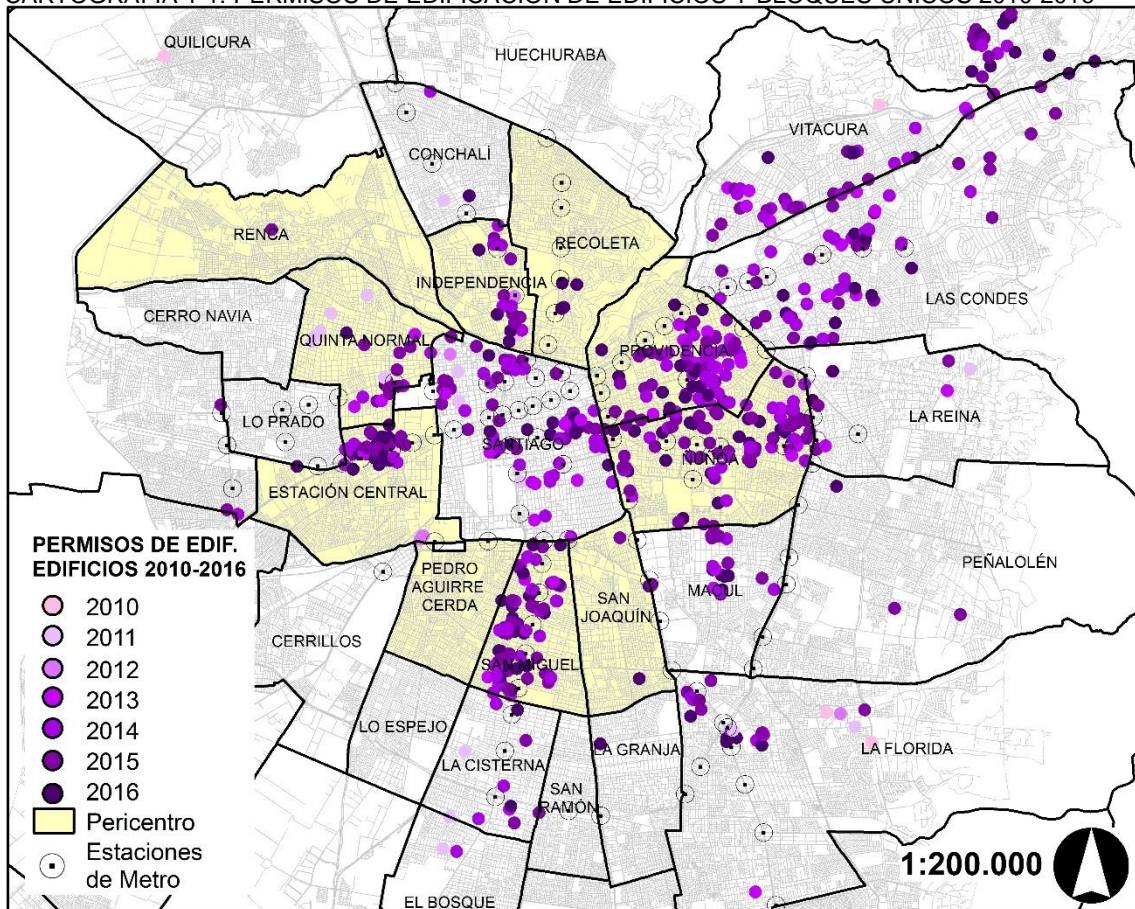
Ello generó transformaciones hacia un tejido complejo multifuncional, conjuntamente a la masificación de un sistema de transporte, al incrementar la cobertura de líneas de Metro y localización de estaciones en áreas sin cobertura, que disminuyeron las pautas de desplazamiento de los sectores pericéntricos y periféricos de Santiago.

Sin embargo, tras la reactivación de los valores del suelo producto de la inversión pública en estas áreas, los residentes preexistentes podrían verse en mayor medida afectados por las presiones del agente inmobiliario y por nuevos residentes que revalorizan su proximidad con el centro consolidado, pero demandan soluciones habitacionales de mejor estándar. Lo que propicia procesos de relegación y expulsión, en condiciones de relocalización con mayor exclusión social. (López-Morales & Ocaranza, 2012a)

## 1.2 FUNDAMENTACIÓN DEL TEMA Y LUGAR

Pese a los avances alcanzados en torno a reajustar los desequilibrios en infraestructura urbana, al pasar de una ciudad dispersa a un modelo policéntrico, las áreas pericentrales y periféricas de Santiago experimentan las presiones del gestor urbano inmobiliario, que tras saturar los terrenos disponibles en el centro y subcentros consolidados y la sobreexpansión del límite urbano, centran sus esfuerzos en la densificación de nuevas subcentralidades (Greene & Soler, 2004), bajo instrumentos normativos liberalizados, que propician un continuo proceso de urbanización en terrenos disponibles o áreas urbanizadas de bajo costo, tal como se muestra en el desarrollo de una masiva oferta habitacional en altura en la cartografía 1-1.

CARTOGRAFÍA 1-1: PERMISOS DE EDIFICACION DE EDIFICIOS Y BLOQUES ÚNICOS 2010-2016



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE (OCUC, 2016a)

En este sentido, los grupos vulnerables que hasta entonces se habían beneficiado de las ventajas de la constitución de una nueva subcentralidad y el aumento de cobertura del transporte público, ahora sufrirán las presiones inmobiliarias hacia procesos de relegación y expulsión.

A partir del panorama poco auspicioso que, en mayor medida afectarán a las áreas pericentrales devaluadas, se reconoce la necesidad de contar con instrumentos de planificación urbana actualizados a las dinámicas cambiantes del desarrollo urbano de las ciudades, bajo una perspectiva integral de la gestión de uso de suelo, transporte público y sistemas estructurantes, que regulen y den cumplimiento a la imagen urbana consensuada entre sus autoridades y las comunidades que representan.

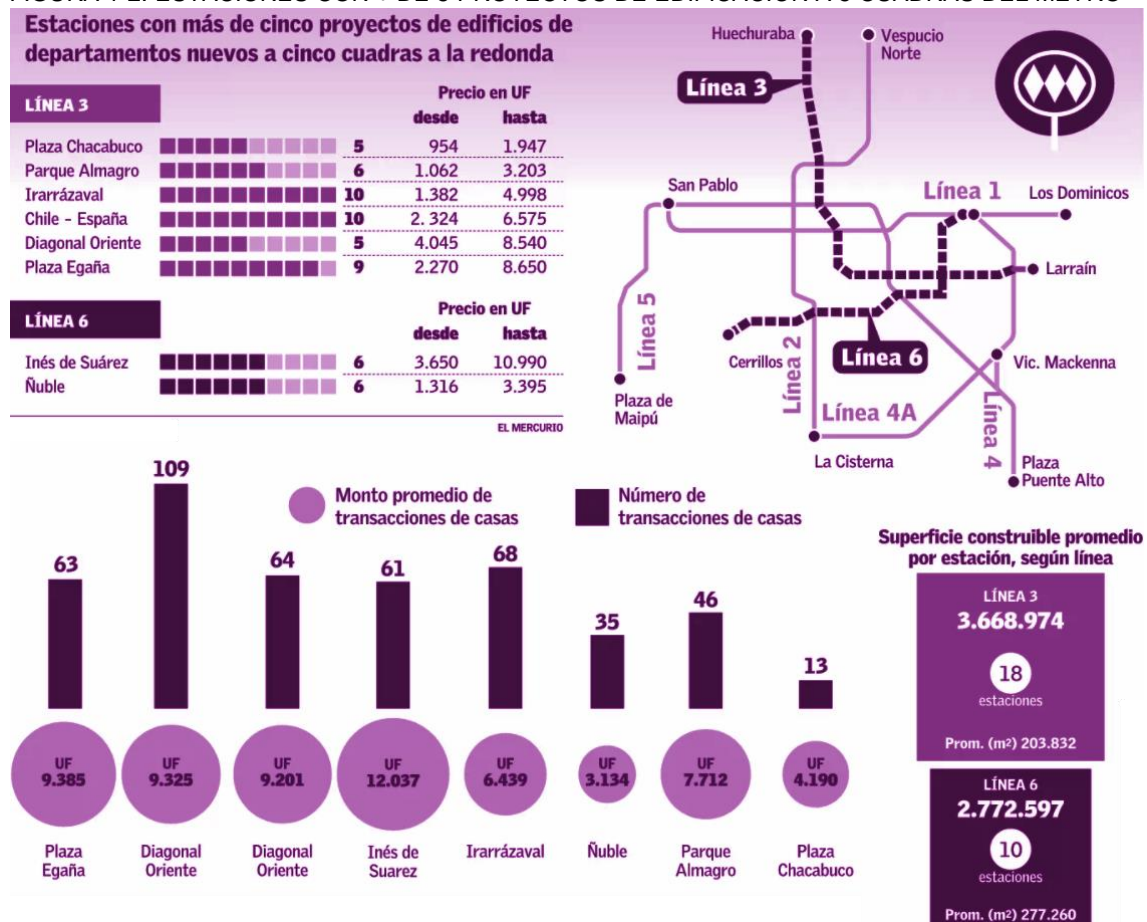
Todo ello con el fin de proteger los barrios consolidados y aprovechar las mejoras que puede traer consigo la inversión pública en transporte en Metro, una nueva oferta habitacional en altura, la configuración de un tejido complejo de usos mixtos entre residencia y actividades terciarias, y la continua reactivación urbana que permita reajustar los desequilibrios en infraestructura urbana.

El área de estudio a analizar, será el pericentro sur de Santiago, donde se observa una mayor proximidad al centro consolidado, que ha desplazado las presiones del agente inmobiliario y de nuevos residentes, hacia estas áreas (López-Morales, Gasic, & Meza, 2012b)

A su vez, se acotará el área de estudio a las estaciones PAC y Lo Valledor de la Línea 6 del Metro en torno a la comuna de Pedro Aguirre Cerda, ya que si bien la Línea 3 también se encuentra próxima al centro de Santiago y al subcentro de la ciudad empresarial de Huechuraba. Se observa según estudios de plusvalía y densificación en torno a las nuevas líneas de Metro 3 y 6 (Atisba & Transsa, 2014;

Trivelli y Compañía S.A., 2015a; Arenas y Cayo S.A., 2016), que el pericentro norte presentaría procesos de aumento del valor del suelo con una alta tasa de variación por la existencia de terrenos vacíos disponibles por densificar y alto recambio de zonas residenciales que se reactivan y sobrevaloran por el pronto funcionamiento del Metro en estas áreas, tal como se muestra en la figura 1-2 donde el mayor desarrollo de nueva oferta habitacional en altura por la llegada del metro se localiza en torno a la línea 3 y el sector oriente de la línea 6.

FIGURA 1-2: ESTACIONES CON + DE 5 PROYECTOS DE EDIFICACIÓN A 5 CUADRAS DEL METRO



FUENTE: (Arenas y Cayo S.A., 2016)

Mientras que, en el pericentro sur, que se encuentra aún más próximo al centro de Santiago y al subcentro comercial de Estación Central, se observan altas tasas de variación en el valor de las propiedades en torno a las zonas comerciales que

se reactivan y sobrevaloran. En contraposición a las zonas residenciales que presentan un proceso aletargado de variación (Atisba & Transsa, 2014), lo que podría afectar en mayor medida al residente preexistente, por presiones del agente inmobiliario.

Es por esto que el AFE orienta la formulación de Bases Metodológicas para el diseño de un Plan Estratégico de Subcentralidades en Pedro Aguirre Cerda, bajo un enfoque de planificación urbana integrada, ya que al asumir el proceso metodológico estratégico para el desarrollo de insumos, estos siempre estarán mediados por diversas instancias de participación ciudadana de los residentes preexistentes, incorporando sus demandas en los planteamientos de planificación y haciéndolos partícipes en los procesos de renovación urbana para que no se produzca su expulsión.

## 1.3 OBJETIVOS

---

### OBJETIVO GENERAL

Formular las Bases Metodológicas que permitan establecer la secuencia estructurada de estrategias requeridas para una intervención urbana, como etapa previa al desarrollo de un nuevo instrumento de planificación urbano integrado en el sector norte de la comuna de Pedro Aguirre Cerda, con el fin de orientar el diseño de un Plan Estratégico de Subcentralidades en torno a las estaciones PAC y Lo Valledor de la línea 6 del Metro, en base a la integración social de residentes preexistentes en los procesos de renovación urbana.

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 1 Comprender los principios que dan sustento a la Planificación Urbana Integrada con enfoque estratégico y participativo, que permitan encausar las particularidades del diseño de Etapas y Procedimientos requeridos para el desarrollo del instrumento de planificación urbana, asociado a la etapa temprana de Arranque del Plan.
- 2 Desarrollar la etapa intermedia de Análisis interno y externo, mediante la definición del Marco de Referencia Estratégico y el Análisis Sistémico de las variables urbanas, que permitirán identificar las problemáticas estructurantes del territorio.
- 3 Desarrollar la etapa intermedia de Diagnóstico Integrado, que permita identificar los Factores Críticos de Decisión, mediante la sistematización de antecedentes técnicos y de participación,



para la posterior definición de Escenarios de Desarrollo.

- 4 Desarrollar la etapa avanzada de Visión Estratégica, que permita establecer las Directrices, Objetivos y Lineamientos, que orienten la formulación de Opciones de Desarrollo mediante Acciones Estratégicas con despliegue territorial, como insumo de avance para el posterior diseño e implementación de un Plan Estratégico de Subcentralidades en torno a las estaciones de Metro PAC y Lo Valledor.

#### **1.4 METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN**

---

El desarrollo del presente estudio aplicado, bajo la modalidad de Actividad Formativa Equivalente, pretende dar continuidad a las materias desarrolladas en el magister en el ámbito de la planificación urbana, teniendo en consideración que el adecuado diseño metodológico de un plan e insumos asociados, será uno de los encargos más comunes que enfrentaremos en el ejercicio de nuestra profesión, ya sea en el ámbito público o privado.

De este modo, el despliegue de objetivos, la recopilación de antecedentes técnicos y participativos, así como el desarrollo de cada etapa metodológica, se orientan al logro del objetivo general planteado, que permitirá ahondar el conocimiento técnico en torno a las particularidades y complejidades propias de todo proceso de planificación urbana.

Se indica primeramente que, el desarrollo de las bases metodológicas, se estructura bajo el enfoque procedimental de la planificación estratégica de acuerdo a las consideraciones que plantea el desarrollo de una intervención urbana integral, donde los instrumentos de ordenamiento, mecanismos de gestión, inversión y participación ciudadana, son estrategias relevantes a considerar para una efectiva formulación, implementación y seguimiento de un plan en el territorio.

En este contexto, desde el desarrollo temprano del Marco Teórico y Revisión de Antecedentes se da inicio al proceso metodológico de la planificación estratégica, asociada a la etapa de Arranque del plan, en donde se identifican los principios que dan sustento a la Planificación Urbana Integrada y se adelantan las principales fortalezas y debilidades del contexto institucional que promueven o dificultan su implementación efectiva en el territorio.

Etapas de arranque donde la recopilación de antecedentes se extraerá de fuentes secundarias de información para abordar los conceptos de Planificación Urbana Integrada con enfoque estratégico y participativo. Y posteriormente, realizar una revisión crítica de su aplicabilidad en el contexto nacional, mediante la recopilación de antecedentes de fuentes secundarias realizadas como documentación oficial del Gobierno, versus las opiniones divergentes emanadas de informantes claves en la materia.

En este contexto, las consideraciones y propuestas planteadas desde fuentes oficiales se filtrarán entre:

- ① Las que validen la aplicación de instrumentos con un enfoque integrado y participativo.
- ② Las que establezcan propuestas estructurales mayores para avanzar a la institucionalización de este instrumento, en torno a la Descentralización e Intersectorialidad
- ③ Las que establezcan propuestas normativas y mecanismos de gestión orientados a la búsqueda de una mayor integración social de nuestras ciudades y el rescate social de la valoración del suelo mediante la incorporación de vivienda integrada.

Todo ello, permitirá encausar las particularidades del diseño de etapas y procedimientos requeridos para el desarrollo del nuevo instrumento de planificación urbana integrada en la comuna de Pedro Aguirre Cerda.

Posteriormente, se da curso al desarrollo de las siguientes etapas metodológicas en torno a la formulación del: Análisis interno y Externo del territorio para la identificación de problemáticas estructurantes, el Diagnóstico Integrado para el reconocimiento de los Factores Críticos de Decisión y sus Escenarios de

Desarrollo, y la formulación de una Visión estratégica de Desarrollo que permita la identificación de directrices, objetivos, lineamientos, opciones y acciones estratégicas, como procedimientos previos que permitan encausar el desarrollo de las etapas avanzadas del Plan Estratégico de Subcentralidades.

Mientras que, en las conclusiones de este estudio, se da cuenta de las fortalezas y debilidades de cada etapa metodológica realizada en el transcurso del desarrollo y las recomendaciones que es posible advertir a partir de los resultados obtenidos, que puedan servir para avanzar en el proceso metodológico o directamente servir de base técnica para el desarrollo e implementación de un nuevo instrumento de planificación urbana en Pedro Aguirre Cerda, considerando el actual financiamiento sectorial para realizar los Estudios Técnicos para la actualización del PRC.

A partir de las consideraciones que el proceso metodológico con enfoque estratégico advierte, se reconoce la importancia de desarrollar diferentes instancias de participación ciudadana con los diferentes actores concurrentes involucrados, que bajo la modalidad de entrevistas semiestructuradas con la contraparte técnica municipal (4), Consulta Ciudadana (5) y Jornadas de Participación (2) con los dirigentes sociales de las juntas vecinales del área de intervención, y la recopilación de antecedentes extraídos de 3 fuentes secundarias emitidas por el sector privado (con los cuales no se pudo obtener un acercamiento directo), se logrará identificar la visión que cada uno de ellos aporta en las definiciones de cada etapa metodológica e insumos de planificación formulado.

Cabe mencionar a este respecto que, el municipio de Pedro Aguirre Cerda bajo la dirección del alcalde Juan Rozas (2016-2020), el jefe de las mesas Territoriales Juan Contreras y los encargados de las unidades territoriales 1 y 4: Berta

Guzmán y Daniel Flores, me colaboraron en la gestión territorial de difusión y coordinación en las distintas instancias de participación ciudadana que planteé para el desarrollo de este estudio, considerando que el resultado de éste, podrá servir al municipio para avanzar en la formulación de una actualización del Plan Regulador Comunal en base al consenso entre ellos y la comunidad.

Mientras que, las Jornadas Participativas y Consulta Ciudadana fueron bien recibidas por los vecinos, en la medida en que entienden que esta actividad académica les podrá servir para manejar conceptos claves sobre las problemáticas y consideraciones de desarrollo urbano que quieren para sus barrios, a la vez que pueden exigir a sus autoridades locales la debida transparencia y actualización de instrumentos de planificación urbano que mejor respondan a sus necesidades.

#### 1.4.1 ENFOQUE EXPLORATORIO Y DESCRIPTIVO

---

Se propone trabajar en base a la combinación de dos tipos de investigación: exploratoria y descriptiva. El estudio aplicado, asume un enfoque exploratorio desde la concepción misma de las problemáticas planteadas que relacionan diferentes sistemas urbanos estructurantes en conflicto con la obsolescencia del marco normativo comunal que los regula, que en las actuaciones urbanísticas en el contexto nacional no suelen integrarse.

A su vez, al asumir la tarea de formular bases metodológicas para la definición de un instrumento de planificación urbana integrada, se establece un enfoque exploratorio en el proceso metodológico de investigación, ya que, si bien se ha validado recientemente en la Política Nacional de Desarrollo Urbano del 2014 y se ha asumido en mayor o menor medida como eje de actuación por el MINVU, aún no se han operacionalizado ni institucionalizado sus bases desde las

distintas agencias públicas.

Al reconocer el enfoque participativo que toda instancia de planificación urbana integrada debe asumir, se condicionan hacia un enfoque exploratorio los resultados de este estudio aplicado.

Por otra parte, el estudio asumirá un enfoque descriptivo en la fase del Marco Teórico y Revisión de Antecedentes; cuando se recopile la información en torno a los principales conceptos a desarrollar en torno a la planificación urbana integrada.

Mientras que, en la etapa de Análisis Interno y Externo, se desarrollará este enfoque cuando se recopile la información relevante del marco normativo del área de intervención y mecanismos referenciales que sirvan de base para reconocer las brechas que es necesario asumir para el diseño del instrumento, y cuando se dé cuenta de los fenómenos y eventos particulares que se manifiestan en el subsistema social, económico y urbano del área de intervención, que permitan estructurar el Diagnóstico Integrado.

#### 1.4.2 FUENTES DE INFORMACIÓN

---

La naturaleza de los datos empleados en la recopilación de antecedentes se extraerá de fuentes primarias y secundarias de información con un enfoque mixto entre la categorización de variables cuantitativas y cualitativas, con el fin de comprender y analizar los fenómenos sistémicos que se desprenden del contexto territorial urbano e institucional del área de intervención.

Las fuentes primarias de información disponibles en el ANEXO 3, se categorizan en: Entrevistas semiestructuradas, extractos de Seminarios de informantes

claves, Jornadas Participativas y Consulta Ciudadana.

En el siguiente cuadro 1-1, se detalla la matriz metodológica de las fuentes primarias y secundarias de información que fueron desarrolladas en cada capítulo, identificando el perfil preliminar que debía tener el involucrado, su nombre y cargo de interés, aportes a las definiciones de cada contenido y el método por el cual se extrajo la información.

CUADRO 1-1: MATRIZ METODOLÓGICA DE FUENTES PRIMARIAS Y SECUNDARIAS

CONTENIDO AFE	PERFIL	NOMBRE-CARGO	APORTE	METODO
Definiciones acerca de la Planificación Urbana Integrada	Expertos en Planificación urbana integrada	Luis Eduardo Bresciani, - presidente CNDU Pablo Contrucci, jefe DDU, MINVU	-Visión institucional sobre su aplicabilidad en el contexto nacional	Entrevista semiestructurada
		Pablo Guzmán, académico y jefe consultora Habiterra	- Visión pragmática de sus consideraciones normativas y aplicabilidad - Otros mecanismos referenciales	
Acercamiento a la Metodología con enfoque estratégico de la Planificación urbana Integrada	Expertos en la aplicación de la metodología estratégica	Pablo Guzmán, académico y jefe consultora Habiterra	- Visión pragmática de sus aplicación y particularidades de cada etapa	Entrevista semiestructurada
Acercamiento al enfoque Participativo de la Planificación urbana Integrada	Expertos en las premisas y aplicación de metodologías de participación	Luis Eduardo Bresciani, - presidente CNDU Pablo Contrucci, jefe DDU, MINVU	-Visión institucional sobre su aplicabilidad en el contexto nacional	Entrevista semiestructurada
		Pablo Guzmán, académico y jefe consultora Habiterra	- Visión pragmática de sus consideraciones normativas y aplicabilidad	
Consideraciones para su aplicabilidad en el contexto nacional	Expertos en la efectiva aplicabilidad	Aldo Ramaciotti SEREMI MINVU	- Visión institucional sobre su aplicabilidad en Chile	Extracto de Seminario Participación Ciudadana  Extracto seminario Lanzamiento Libro de Planes Maestros
		Verónica Belemmi abogada de la ONG FIMMA, Defensa EAE		
		Magdalena Morel, Encargada Participación Proyecto Eje Alameda Providencia	-Visión pragmática de sus consideraciones normativas y aplicabilidad en Chile	
		Andrés Letelier, Director Ejecutivo Plan Creo Antofagasta		
		Camilo Arriagada		

CAPÍTULO 3 – 4 – 5		Experto en aplicación normativa para la integración social	Pablo Trivelli	-Visión pragmática de los avances normativos para su aplicabilidad en Chile	Extracto Seminario Propiedad de plusvalías de intervenciones urbanas	
	Análisis interno y externo	Actores concurrentes involucrados	Juan Rozas, alcalde PAC	-visión institucional sobre marco normativo actual y gestión urbana	Entrevista semi estructurada	
			Claudina Núñez, ex alcaldesa			
	Sebastián Hernández, asesor urbano PAC		-visión institucional sobre marco normativo actual, gestión urbana y problemáticas			
	Claudio Contreras ex asesor urbano PAC					
	Diagnostico Integrado		Juan Contreras, jefe mesas territoriales	-visión social sobre problemáticas y potencialidades		Entrevista libre
	Visión Estratégica de Desarrollo		Juntas Vecinales área de intervención	-visión social sobre problemáticas y potencialidades		Jornadas Participativas y Consultas Ciudadanas
CCHC y Gerencia Mercado Lo Valledor y, representantes del sector privado			-Visión pragmática de las problemáticas y potencialidades	Extracto de Revista Lo Valledor		
Empresas Inmobiliarias		-Visión pragmática de las problemáticas y potencialidades	Extracto de Artículos de diarios La Tercera			

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2018

En este contexto, la metodología utilizada para la elaboración de entrevistas semiestructuradas, inician con la identificación de informantes claves expertos en la concepción de una planificación urbana integrada con enfoque estratégico y participativo, y con competencias prácticas en el contexto nacional, identificando a 3 entrevistados: Pablo Contrucci (jefe DDU MINVU), Pablo Guzmán (jefe Habiterra S.A.) y Luis Eduardo Bresciani (Presidente Consejo Nacional de Desarrollo Urbano). Que permitirían complementar la discusión bibliográfica desarrollada en el Capítulo 2.

Mientras que, las entrevistas semiestructuradas para los capítulos posteriores, inician con la identificación de los principales actores concurrentes involucrados en el área de intervención, asociados a las autoridades comunales y la contraparte técnica municipal, identificando a 4 entrevistados: Juan Rozas (alcalde actual, periodo 2016-2020), Claudina Núñez (alcaldesa anterior, periodo



2008-2015), Sebastián Hernández (actual asesor urbano) y Claudio Contreras (anterior asesor urbano). Que permitirían complementar el desarrollo del Marco de Referencia Estratégico, el Análisis Sistémico, el Diagnóstico Integrado y la Visión Estratégica de Desarrollo.

Posterior a la identificación de informantes claves y actores concurrentes involucrados, se procede a la elaboración del documento de Consentimiento Informado con las particularidades del estudio (disponible en el ANEXO 3), que permitirá adelantar al entrevistado los alcances y beneficios que sus reflexiones aportarán al estudio, extraídas mediante el registro de notas y grabaciones de voz. Aclarándole adicionalmente en que consiste el desarrollo de una entrevista semiestructurada, que, en base a una pauta de preguntas definidas, el entrevistado podrá responder libremente e incorporar otros tópicos relevantes que puedan aportar a la reflexión.

Tras la elaboración de este documento, se procede al desarrollo de cada pauta de entrevista (disponibles en el ANEXO 3), con la definición de preguntas generales en torno a los temas transversales a tratar, preguntas específicas asociadas a las particularidades del cargo y competencias de cada entrevistado, y una última pregunta que permita obtener información sobre otros actores relevantes a considerar, según la técnica de bola de nieve.

Luego de ello, se toma contacto con los informantes claves y actores concurrentes involucrados, para dar a conocer el estudio, la intención de entrevistarlos, hacerles llegar los dos documentos previamente realizados y coordinar una reunión para hacer efectivo su desarrollo.

La realización de las entrevistas, inicia reiterando las consideraciones planteadas en el documento de Consentimiento Informado, para que luego el entrevistado

proceda a autorizar su grabación de voz, posterior transcripción e incorporación de sus opiniones y reflexiones en el estudio, firmando el documento.

Ello da inicio al desarrollo de la pauta de entrevista, permitiendo la incorporación de otros temas que el entrevistado quiera tocar al responder cada pregunta, que exigirá ir hilando las respuestas con pequeñas preguntas o comentarios que permitan ahondar mayormente en los temas poco desarrollados y de relevancia para el estudio.

Las entrevistas registradas en grabaciones de voz, serán posteriormente transcritas por medio de la plataforma OTRANSCRIBE.COM y la herramienta de conversión de ESCRITURA POR VOZ de los documentos de GOOGLE DRIVE. Y serán posteriormente incorporados como referencias desde el capítulo 2 al 5, en las secciones descritas anteriormente y adjuntados en el ANEXO 3.

Por su parte, la metodología utilizada para identificar e incorporar extractos de Seminarios de informantes claves en el Capítulo 2, inician con la búsqueda y la constante actualización de las agendas programáticas de las principales casas de estudios, que anuncien la realización de Seminarios Urbanos asociados a la concepción de una planificación integrada con enfoque estratégico y participativo, y su aplicabilidad en el contexto nacional, identificándose y asistiendo a 3 eventos: el seminario de “Participación Ciudadana: Claves y desafíos para una gestión ambiental, urbana y territorial integrada”, desarrollado en el Instituto de Estudios Urbanos de la UC, la conferencia por el lanzamiento del libro “Guía para la formulación de planes maestros integrales de recuperación de barrios y viviendas”, desarrollado en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UCH y el seminario “¿Quién se ha llevado mi queso? Propiedad de plusvalías de intervenciones urbanas”, desarrollado en Centro de Desarrollo Urbano Sustentable de la UC. Que permitirían complementar la discusión bibliográfica y

las opiniones convergentes y divergentes emanadas de informantes claves de las entrevistas semiestructuradas desarrolladas en el Capítulo 2.

Los extractos son registrados en grabaciones de voz, que posteriormente serán transcritas por medio de las mismas herramientas anteriormente descritas en el caso de las entrevistas.

Mientras que, las opiniones y reflexiones de parte del sector privado involucrado en el área de intervención (empresas inmobiliarias, CCHC y Mercado de Lo Valledor), requeridos para estructurar el Análisis Sistémico, el Diagnóstico Integrado y la Visión Estratégica de Desarrollo en los capítulos posteriores, se incorpora mediante la extracción de fuentes secundarias de información de revistas y periódicos, pese a los esfuerzos ingentes por lograr un acercamiento mayor para acceder a la realización de entrevistas.

A su vez, la metodología utilizada para el desarrollo de las Jornadas Participativas inicia con el acercamiento a las autoridades comunales y a la contraparte técnica municipal, durante la realización de las entrevistas semiestructuradas. Instancias en las cuales se dio a conocer el interés por lograr un mayor acercamiento con la comunidad en torno a los temas atinentes al estudio y pedir colaboración en la medida que, la información recopilada y los resultados obtenidos, podrían servir al municipio para avanzar en la formulación de una actualización del Plan Regulador Comunal en consenso con la comunidad.

Tras ello, el jefe de las mesas Territoriales Juan Contreras, quien dirige los temas de participación ciudadana de cada junta vecinal, a partir de representantes en cada unidad territorial, accede a colaborar en la realización de Jornadas Participativas, por medio de la gestión territorial de los representantes de las unidades territoriales 1 y 4, Berta Guzmán y Daniel Flores, asociados al área de

estudio.

A partir de esta gestión inicial, se coordina una primera reunión entre estos tres funcionarios, para dar a conocer los alcances y beneficios que las opiniones y reflexiones de la comunidad aportarán al estudio, recogiendo a su vez las inquietudes y recomendaciones que estos actores concurrentes involucrados exponen preliminarmente sobre las problemáticas estructurantes del sector norte de Pedro Aguirre Cerda.

Adicionalmente, se acuerda iniciar la difusión y coordinación de una primera Jornada Participativa con los representantes de las juntas vecinales asociadas al área de estudio, previo envío de la presentación desarrollada para esa instancia con el programa de actividades y contenidos a exponer en un lenguaje simple, explicativo y didáctico.

Las dos Jornadas Participativas coordinadas en sedes vecinales estratégicas cercanas al Metro, en torno a la JV6 y JV7, permitirían focalizar la participación ciudadana de los representantes de las juntas vecinales que en mayor medida están expuestos a las problemáticas urbanas derivadas de la llegada del Metro, coordinando adicionalmente un punto de encuentro accesible.

En este contexto, las jornadas iniciarían con la presentación del estudio a desarrollar en el marco de un ejercicio académico en colaboración con el municipio, los alcances y beneficios que sus reflexiones aportarían a la definición de lineamientos a considerar para futuras intervenciones o actualizaciones de los instrumentos de planificación urbanos, a la vez que ellos mismos se podrían interiorizar y tomar conciencia sobre problemáticas y consideraciones urbanas que, hasta entonces pasaban desapercibidas, pero que debiesen ser motivo de preocupación al afectar sus barrios.

Posteriormente, la jornada se orientaría a la presentación explicativa y didáctica por medio de cartografías de las principales características y problemáticas estructurantes, asociadas al Análisis Sistémico de las variables sociales, urbanas y económicas que afectan al sector norte de la comuna. Dando a conocer algunas de las principales problemáticas que podrían estar afectando a los barrios tras la llegada del Metro, orientando a la comunidad a la actividad posterior, en torno a la conformación de una gran mesa redonda.

En esta instancia, se pide a la comunidad acoger las problemáticas advertidas y dar cuenta de las particularidades en que cada barrio o población detecta estos u otros fenómenos urbanos de manera incipiente o en ascenso, y por otra parte puedan establecer las consideraciones urbanas que visualizan deseables para el desarrollo futuro de sus barrios. Teniendo en consideración, que, durante la actividad programada, se deberán acentuar y desarrollar en mayor medida las problemáticas que sean más atingentes al estudio, en tanto habrá otras con una menor importancia o definitivamente fuera del alcance.

A partir de la recopilación de antecedentes participativos levantados por esta instancia, se reconoce la existencia de múltiples vacíos, temas sin abordar y la insistencia de problemáticas fuera del alcance, que orientan la posterior definición de una Consulta Ciudadana que acote los temas relevantes a tratar y desarrollar por los representantes de las juntas vecinales del área de estudio, asociados a las 25 organizaciones territoriales que componen el sector norte de la comuna.

A este respecto, durante el proceso de cierre de cada una de las jornadas, se hace referencia a la posterior formulación, envío y desarrollo de esta consulta a todos los participantes de estas instancias, a modo de dar continuidad a la colaboración prestada y se sumen consecuentemente todos los representantes

faltantes que no participaron en las jornadas.

Tras la formulación y validación de la Consulta Ciudadana por parte de los funcionarios colaboradores (disponible en el ANEXO 3), que inicia con una breve introducción, para contextualizar y aclarar a la totalidad de los consultados los alcances y beneficios del estudio, el documento da paso a 2 preguntas abiertas en torno a las problemáticas urbanas y de participación ciudadana que afectan a la población, y 3 preguntas de selección en torno a las alternativas de desarrollo urbano futuro que se desea potenciar en las particularidades de cada barrio.

Posterior a ello, se coordina una reunión con los funcionarios colaboradores, que permitiría estructurar el despliegue territorial que se llevaría a cabo para la entrega de las Consultas ciudadanas a cada representante legal de las 25 juntas vecinales que componen el sector norte de la comuna.

De esta forma se coordina la entrega de los formularios en el domicilio de cada representante, aclarando en esta instancia, los alcances y beneficios de su colaboración, la forma de llenado y tiempos disponibles para su realización en el marco de alguna asamblea con sus respectivas juntas vecinales. Confiando en mí, la información detallada de sus domicilios y teléfonos, que permitiría dar seguimiento a su elaboración, dudas y tiempos de entrega de cada consulta.

Los resultados obtenidos de esta muestra representativa del área de estudio, serían recopiladas y sistematizadas para el desarrollo del Análisis Sistémico de las variables sociales, urbanas y económicas que afectan al sector norte de la comuna, expuestos en el Capítulo 3; el desarrollo del Diagnóstico Integrado con la recopilación de antecedentes participativos, expuestos en el Capítulo 4; y el desarrollo de la Visión Estratégica de Desarrollo con las consideraciones urbanas a futuro que la comunidad prefiere para sus barrios, expuestos en el Capítulo 5.

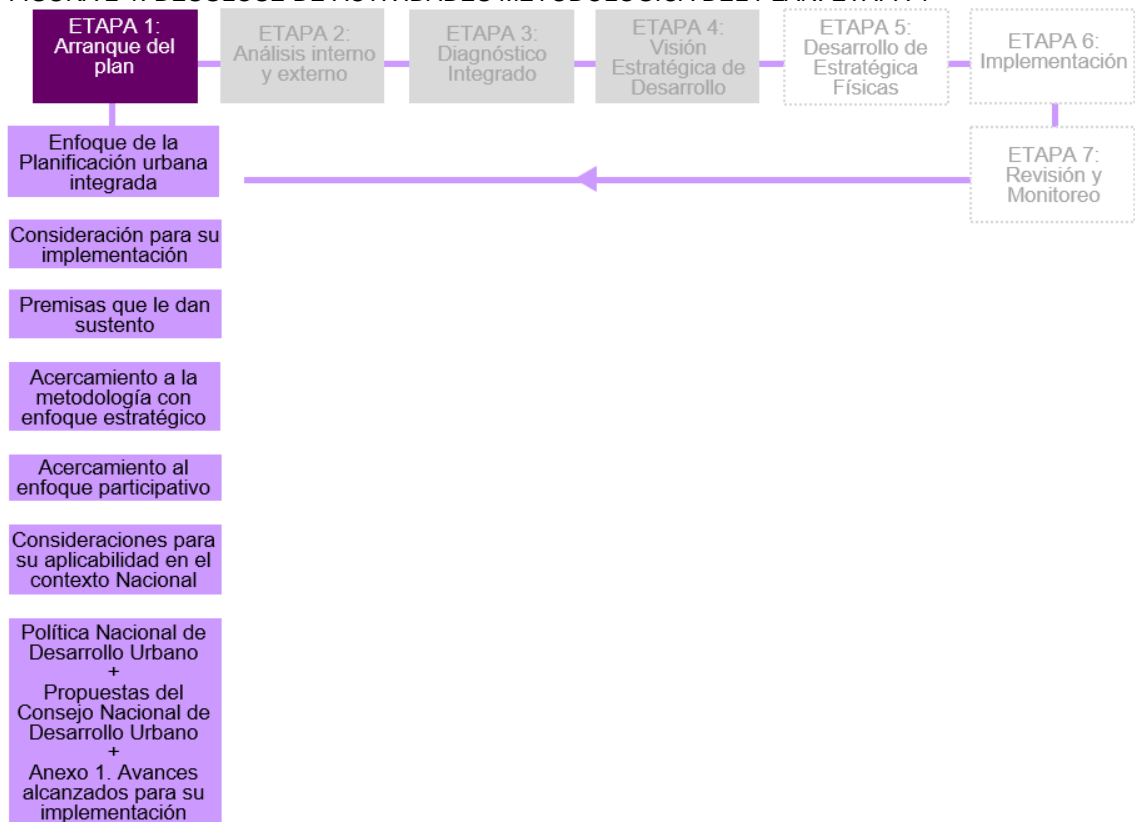
Sin embargo, pese al trabajo desarrollado en terreno con ayuda de los funcionarios municipales, esta tarea no dio los frutos esperados y solo se pudo contar con una muestra mínima de 5 consultas desarrolladas por los vecinos.

Esta situación fue atribuida, por parte del personal municipal, a que muchas unidades hoy se encuentran preocupadas por validar su organización, existen otras problemáticas sociales más urgentes al interior de cada unidad, muchas otras no se han organizado para dar continuidad a su agrupación y se convocan con muy poca frecuencia, y por último existen otras actividades importantes de fin de año que cargan los temas a tratar en cada asamblea.

## CAPÍTULO 2: MARCO TEÓRICO Y REVISIÓN DE ANTECEDENTES

El presente capítulo da cuenta del desarrollo del Objetivo Específico 1, orientado a comprender los principios que dan sustento a la Planificación Urbana Integrada con enfoque estratégico y participativo, que permitan encausar las particularidades del diseño de Etapas y Procedimientos requeridos para el diseño preliminar de un Plan Estratégico de Subcentralidades en torno a las estaciones de metro en la Comuna de Pedro Aguirre Cerda, asociado a la etapa temprana de Arranque del Plan, como se muestra en la figura 2-1.

FIGURA 2-1: DESGLOSE DE ACTIVIDADES METODOLÓGICA DEL PLAN: ETAPA 1



FUENTE: ELABORACION PROPIA, 2017

En este contexto, las definiciones que permitan acercarse a la comprensión de las premisas que dan sustento a la Planificación Urbana Integrada y a su



respectivo enfoque metodológico estratégico y de participación, además de las consideraciones del contexto institucional para su efectiva aplicabilidad, resultarán claves para que en las etapas posteriores de este estudio, se logren conciliar las diversas particularidades que este enfoque imprime en el diseño metodológico e insumos asociados para la elaboración preliminar de nuestro plan.

## **2.1 PLANIFICACIÓN URBANA INTEGRADA**

---

*“Las dinámicas de las ciudades son más veloces de lo que permite la institucionalidad, y las normativas van quedando desactualizadas. De ahí la relevancia de trabajar hacia una planificación urbana integrada que permita mitigar los efectos perjudiciales en los habitantes en el largo plazo.” (SECTRA, 2017)*

### **2.1.1 CONSIDERACIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN**

---

En su mayoría, los instrumentos de planificación urbana que regulan el crecimiento de las ciudades en el Área Metropolitana de Santiago (AMS), suelen carecer de una visión estratégica, y con ello anticiparse a las dinámicas cambiantes de sus contextos territoriales e institucionales, por lo que antes de que las autoridades se den a la tarea de gestionar su aprobación para su implementación, estas ya habrán mostrado rasgos de obsolescencia y rigidez. (Pérez, 2014), (Bresciani, 2015; BCN y CD Biblioteca del Congreso Nacional y Cámara de Diputados, 2015; Valenzuela & Wood, 2013)

A su vez, como las estrategias de desarrollo urbano en nuestras ciudades basan sus procesos de urbanización en el desarrollo inmobiliario como el mercado más rentable, se establecerán dinámicas segregadoras y desiguales a la hora de dotar

a las ciudades con las necesarias infraestructuras urbanas, debido a que la inversión pública valorizará el valor del suelo de áreas deprimidas, atraerán la inversión privada para la construcción residencial y actividades terciarias en un continuo proceso de urbanización y reinversión, que establece modelos de crecimiento expansivos y la densificación en áreas consolidadas de la ciudad. (López-Morales & Ocaranza, 2012a)

En relación a la gestión multiescalar y multisectorial en torno a los instrumentos de planificación urbana en asociación a la gestión del transporte público, se evidencia una inexistente coordinación en las diversas escalas con el desarrollo urbano, tal como lo señalara el intendente de la Región Metropolitana, Claudio Orrego, en el Seminario Internacional sobre “Áreas Metropolitanas 2016”: *“...en la región no existe ninguna instancia de coordinación que permita prevenir problemas de este tipo. Nadie sabe lo que está haciendo el de al lado (...) por ejemplo, la Unidad de Concesiones del MOP es una entidad que solo depende de ese ministerio. No es una entidad nacional y yo me pregunto ¿cómo pueden dos obras [vialidad estructurante y autopista concesionada] financiadas por el Estado no coordinarse?”* (Orrego, 2016)

Las consideraciones a la hora de planificar el transporte público y dar viabilidad a la construcción su infraestructura y operacionalización, tienden a responder a medidas ingenieriles, y a medidas de voluntad política en torno al crecimiento económico, sin relacionarse con el impacto urbano que tienen tales obras en el entorno donde se desarrollan. (SOCHITRAN, 2013)

A su vez, el sistema de transporte público en el AMS evidencia una planificación desarticulada y deficiente en el mediano y largo plazo, ya que más allá del Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025, que considera el aumento de la cobertura en transporte público (MTT, 2013). Es posible advertir en la realidad,

tal como señala el documento de SOCHITRAN (2013), un problema de institucionalidad fragmentada, ya que no existe un organismo que vele por la movilidad desde una perspectiva integral entre sistemas de transporte y desarrollo urbano, ni una voluntad política que aúne criterios y esfuerzos hacia la configuración de planes estratégicos, también se evidencian políticas y planes de inversión reactivos en vez de propositivos, hacia la construcción de ciudades integradas al transporte.

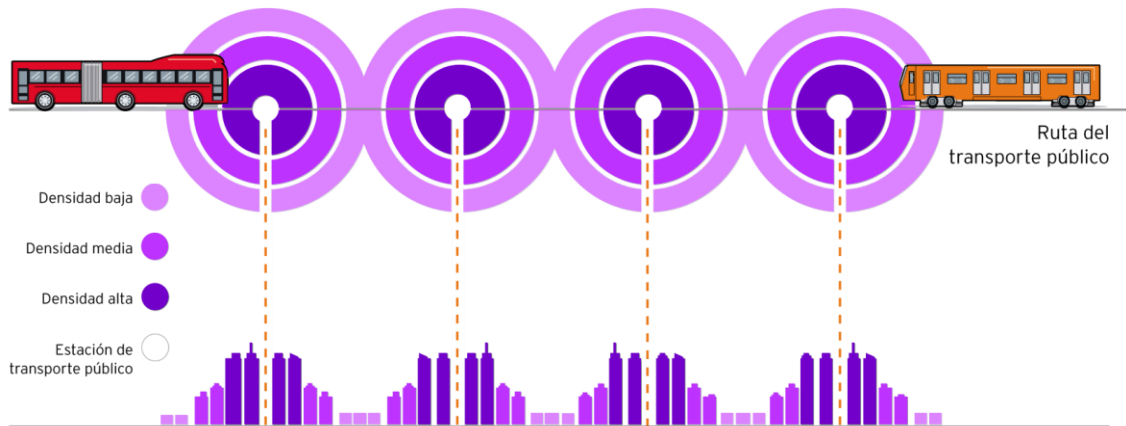
Particularizando en las decisiones de planificación que priman a la hora de expandir líneas existentes e incrementar la red con nuevas líneas de Metro, se evidencia un enfoque empresarial orientado a rentabilizar las prestaciones que hacen al transporte público, ya que su gestión ha ido acentuando las externalidades negativas del crecimiento urbano por densificación extrema, en asociación a gobiernos locales que flexibilizan sus normativa para atraer inversión privada e incrementar sus fondos municipales.

*“La paradoja, es que el aporte de Metro es vital (...) pero inmediatamente desemboca en casos de revitalización de barrios mediante una transformación de expulsión y de reemplazo de habitantes del pericentro, por nuevos habitantes de ingresos superiores” (Aranda, 2016, pág. 9)*

Por lo que, se reconoce la necesidad de gestionar el transporte público asociado a la movilidad como un sistema transformador de la estructura urbana, ya que al potenciar las características de accesibilidad y conectividad en las áreas donde se localiza, se posibilita la constitución de centralidades con mixturas de usos y una mayor inversión en infraestructura urbana para una mayor sustentabilidad urbana e integración socioespacial (SOCHITRAN, 2013) , tal como se muestra

en la figura 2-2 en torno al desarrollo urbano en base a las dinámicas del transporte público.

FIGURA 2-2: DESARROLLO URBANO ORIENTADO AL TRANSPORTE PÚBLICO



FUENTE: (ITDP Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo de México, 2015)

Por otra parte, en contextos urbanos con altos índices de segregación socioespacial, como es el caso del AMS, es necesario reconocer la importancia de vincular los instrumentos de planificación urbanas con planes de gestión e inversión que viabilicen su financiamiento, dado que su efectiva implementación incrementará o disminuirá las prestaciones urbanas de las áreas intervenidas.

Los actuales instrumentos de planificación urbana en el contexto nacional, han subestimado la importancia de estos mecanismos, exacerbando las condiciones de segregación socioespacial, que terminan siendo regulados por el mercado de suelo por sobre la integración social. (BCN y CD Biblioteca del Congreso Nacional y Cámara de Diputados, 2015; CNDU, 2014; Valenzuela & Wood, 2013).

Las lógicas de urbanismo proempresarial, deben replantearse con mayor fuerza si consideramos que el principal catalizador de renovación urbana, proviene de la inversión pública en infraestructura. Tal como lo evidenciara Pablo Trivelli, en el libro "La ciudad que queremos" (2015), cuando expresa que: "*Dada la*

*importancia que tiene el sector público en el desarrollo y funcionamiento de las ciudades (...) hay una proporción importante de las plusvalías que tienen su origen en acciones del Estado, como inversiones en vialidad y transporte, especialmente el METRO” (pág.101)*

La inversión pública en transporte, detona procesos de recaptura de este capital, mediante el aumento del valor del suelo, generando cambios en la morfología urbana asociado a las presiones del mercado de suelo. Estas estrategias de desarrollo urbano generan oferta habitacional diferenciada según las necesidades específicas de cada grupo social en función de sus ingresos, lo que determinará que las ciudades ya fragmentadas y segregadas socioespacialmente se vean diferencialmente favorecidas con la implementación de esta inversión pública.

No bastando con estas injusticias, los residentes preexistentes asediados y presionados por el agente inmobiliario para vender, terminarán relocalizándose en áreas más distantes a un mayor costo de conectividad y accesibilidad, al verse impedidos de costear los elevados precios de la nueva oferta habitacional, impidiéndoles el gozo del aumento de las plusvalías tras el acceso al transporte público. (López-Morales, 2013)

A su vez, el incremento del valor del suelo de las propiedades existentes, determinarán que en las áreas centrales y pericentrales del AMS, se haga inviable la localización de vivienda social para dar respuesta al déficit habitacional de los grupos vulnerables. (Figueroa, 2005, pág. 52)

Es por ello que, es preciso considerar la formulación de mecanismos de financiamiento que promuevan la integración socioespacial, desde una

perspectiva de regularización del mercado de suelo, que hoy son capturadas en mayor medida por el desarrollador inmobiliario.

Los actuales instrumentos de planificación urbana en el contexto nacional, recurren parcial o rara vez al empleo de mecanismos para su regulación, esto debido a las fuertes controversias que suscita sus planteamientos, por parte de la comunidad, los gobiernos y el sector privado, en un contexto enmarcado por un modelo de desarrollo económico neoliberal que regula el quehacer urbano. (PROURBANA, 2014)

Adicionalmente a estas contradicciones, existen obstáculos importantes para su efectiva implementación, ya que por ejemplo los gobiernos locales no presentan las atribuciones legales para modificar o incrementar el cobro de impuestos, normas únicamente establecidas por las administraciones centrales. Tal como lo evidenciara Pablo Trivelli, cuando expresa que: *“...el financiamiento público del desarrollo urbano se hace desde el gobierno central, con el agravante que se fracciona y se prioriza en términos sectoriales, por lo general, sin una visión integrada de ciudad como marco de referencia”*. (BCN y CD Biblioteca del Congreso Nacional y Cámara de Diputados, 2015, pág. 96)

A su vez, el documento de PNDU (CNDU, 2014), no considera su legitimidad de forma directa, ya que el derecho de plusvalías no está consagrado en ningún decreto, ley, ni en la Constitución de Chile, deslizándose de forma ambigua cuando dentro del objetivo 1.5. sobre políticas de suelo para la integración social, establece que se deben implementar los mecanismos normativos que aseguren la disponibilidad de suelo para vivienda para la generación de barrios integrados. Situación que, constituye un retraso a la hora de concientizar, formular debate y llegar en un futuro a normar estos temas.

Mediante el rescate social de las plusvalías generadas por el Estado a través de un cuerpo de actuaciones públicas, es posible normar las condicionantes en que los agentes inversionistas intervendrían en el mercado de suelo, asegurando un desarrollo urbano en condiciones de integración social, superar los desequilibrios y carencias de la ciudad preexistente e internalizar las externalidades negativas generadas a los grupos vulnerables.

### 2.1.2 PREMISAS QUE DAN SUSTENTO A UNA PLANIFICACION URBANA INTEGRADA

El enfoque integrado de la planificación urbana, supera la resolución de conflictos urbanos sólo desde la dimensión físico-espacial y bajo sustentos altamente técnicos que relativizaban los fenómenos naturales, políticos, económicos y sociales, en la planificación urbana tradicional.

Tal como señala el documento “Elementos clave y perspectivas prácticas en la gestión urbana” (Sagredo & Carbonetti, 2003) , cuando diagnostica respecto a éste cuestionado enfoque que: *“al conjunto de aproximaciones (...) de las problemáticas urbanas (...) se acompañaba con una normativa basada en modelos y esquemas generalmente difíciles de conciliar no sólo con la problemática específica sino con la población involucrada en ese territorio singular, lo que hacía que muchos de los procesos urbanos y prácticas de políticas locales en nuestros países, se vieran “vacíos” de contenido (...) de representación y legitimación” (pág.8)*

El énfasis en la resolución de conflictos urbanos, se pone en el diagnóstico integrado multisectorial, multidimensional y multiescalar de las complejidades de la ciudad, así como en procesos metodológicos, mecanismos para su seguimiento y reformulación.

Adicionalmente, el enfoque integrado precisa de un cuerpo técnico que sustente la formulación de intervenciones, en habilidades sociales para comunicar, negociar y llegar a consenso con los distintos actores involucrados en el área de intervención. Todo ello con el objetivo de mejorar la calidad de vida del mayor número de habitantes, en base a su participación efectiva a lo largo de todo el proceso metodológico.

En base al estudio licitado por el MINVU y la PNUD, y desarrollado por la Dirección de Servicios Externos UC: “Planificación Urbana Integrada: Investigación de Modelos y Buenas Prácticas” (DESEUC, 2015), se establece que este tipo de intervenciones se operacionaliza mediante un sistema de planificación que apunte a políticas, leyes, mecanismos, planes, programas y proyectos coordinados entre sí, en torno a objetivos, lineamientos y una visión estratégica de desarrollo urbano en común.

En este contexto, la coordinación entre instrumentos e inversión sectorial, constituye un ejercicio de acción permanente que requiere de las partidas presupuestarias necesarias para el financiamiento de las estrategias desarrolladas.

A su vez se establece que, existen dos condiciones básicas para que sea posible instaurarla de forma efectiva, asociado a: un marco legal de leyes sólidas y vinculantes y una visión estratégica de ciudad.

En el marco legal, se pondrá de manifiesto el consenso y validez de estas intervenciones, cuando se promueva su implementación efectiva desde una política nacional con fuerza legal, que integre las diversas dimensiones de la planificación y posteriormente baje a la institucionalidad sectorial o multisectorial que la gestione, para luego bajar a escala regional, metropolitano y comunal



como instancias más directas para su implementación. De esta forma, se advierte que mientras mayor sea el alcance del marco legal, mayor será su capacidad para coordinarse y concretarse con las esferas sectoriales y territoriales.

En relación a la definición temprana de una Visión Estratégica de Ciudad, como punto de partida desde el cual se desprenderán una serie de procedimientos para el diseño de planes, programas y proyectos de carácter sectorial. La Visión irá comprometiendo las metas a corto, mediano y largo plazo, mediante un Plan de Ciudad que se verá materializado en el territorio en un horizonte de tiempo de entre 10 y 20 años, siendo el componente estructurante más importante para lograr una efectiva integración territorial, multisectorial y multidimensional.

Las premisas que dan sustento a una planificación estratégica para la formulación de una Visión de Ciudad, establecen que su definición estará dada por el diagnóstico integrado y participativo de las problemáticas urbanas que condicionan el desarrollo urbano de las localidades.

Por su parte, las propuestas alcanzadas se concretarán en el territorio mediante un plan estratégico en diferentes horizontes de tiempo, a través de una serie de mecanismos operativos que faciliten su implementación, dentro de los cuales se encuentra la planificación de usos de suelo, transporte, vivienda, inversión y gestión, materializados con la definición de planes y programas dirigidos por cada despliegue sectorial en el territorio.

Bajo un enfoque estratégico, los componentes operativos de un PUI serán mixtos, cuando integren varias dimensiones con diferentes despliegues intersectoriales coordinados, donde cada sectorialidad y despliegue operativo influirá en la puesta en marcha del plan. Tal como se muestra en la figura 2-3 a continuación.

FIGURA 2-3: COMPONENTES DE UN PLAN ESTRATÉGICO



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (DESEUC, 2015)

El Plan de Ciudad definirá, adicionalmente, las vocaciones y tendencias de crecimiento urbano, las comunas y áreas específicas donde se acogerán las nuevas ofertas y demandas habitacionales, focalizando las inversiones en infraestructura, transporte, actividades productivas y terciarias, áreas verdes y espacio público, también definirá de forma esquemática e indicativa las densidades e intensidad de uso de suelo de cada territorio para focalizar el crecimiento.

En el contexto global, el desarrollo urbano en base a planes urbanos integrales se materializa en territorios específicos bajo diversas denominaciones: Plan Estratégico, Plan Integral, Plan de Ciudad, Plan Maestro integral, Plan Comprehensivo, Plan Director, Plan Parcial, entre otros, (Del Canto, Urbina, & Gomez, 2015) teniendo en común la capacidad de agrupar en un único instrumento con carácter vinculante, la Visión Estratégica del Desarrollo Urbano

de una ciudad en base a la formulación de objetivos, lineamientos, políticas, programas y mecanismos de participación, gestión e inversión.

En el caso nacional, este tipo de intervenciones se materializa en el territorio bajo el nombre de Planes Maestros Integrados, Planes de Regeneración Urbana, entre otras denominaciones, que responden a instrumentos con competencias estratégicas, pero con deficiencias en el marco legal por cuanto no se encuentran reglamentados en la institucionalidad legal y normativa, lo que dificulta su implementación efectiva con carácter vinculante. Por su parte, su carácter indicativo le otorga flexibilidad para actuar libremente fuera de los marcos legales de planificación urbana (DESEUC, 2015, pág. 10)

La integración territorial de los componentes operacionales gestionados por las diferentes sectorialidades, puede ser de carácter vertical u horizontal. Será vertical cuando la coordinación y complementariedad de los planes y programas se ejerza desde un marco legal nacional de carácter vinculante, que fije los principios rectores y objetivos estratégicos a ser implementados de forma jerárquica por los diferentes ministerios, organismos institucionales y leyes de menor orden.

Jerarquía relacionada con el principio de subsidiaridad del territorio, estrechamente vinculado con las lógicas de descentralización, que establece que mientras mayor sea el nivel de responsabilidad vinculada a los problemas territoriales, menor será la capacidad efectiva de resolverse. Por lo que, la escala municipal y barrial resultan ser muy relevantes en planificación como articulador directo en la gestión urbana.

Mientras que, a escala nacional cobran mayor importancia las directrices en torno a la gestión de los recursos y territorios estratégicos, que se explicitan en el nivel regional e intercomunal.

En este contexto, la condición de un sistema de planificación con alto grado de descentralización, favorecerá la instauración efectiva de una planificación urbana integrada, tal como se muestra en la figura 2-4, donde las decisiones estratégicas se tomen en la escala correspondiente a sus problemáticas en torno a la ciudad intercomunal o metropolitana y donde el nivel de operacionalización de los planes y programas se implementen en la escala municipal o barrial con alta autonomía y competencias para proyectar el desarrollo urbano. Existiendo siempre, un principio de complementariedad de los instrumentos de planificación en las distintas escalas, partiendo de las definiciones conjuntas de los planes estratégicos.

FIGURA 2-4: CONDICIONES PARA IMPLEMENTAR UNA PLANIFICACION URBANA INTEGRADA



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (DESEUC, 2015)

La integración territorial será de carácter horizontal cuando el Plan de Ciudad supere la conformación político-administrativo de un área urbana, constituyéndose como una unidad funcional para la planificación que es independiente y complementaria a la organización política administrativa del territorio.

Otro aspecto importante a considerar es la integración sectorial de los componentes operacionales coordinados por los diferentes ministerios, como se muestra en la figura 2-4, que deberían expresarse con la instauración de una institucionalidad que faciliten la implementación del Plan de Ciudad. Una integración más fluida se dará cuando el Plan se constituya en base a un plan multisectorial que sea implementado por un único organismo que internamente coordine el diálogo entre planes temáticos por departamentos, a diferencia de lo que ocurre cuando el plan baja directamente a planes sectoriales que requieren consenso.

A su vez la integración decisional, definida como la capacidad que tienen los instrumentos de planificación para vincularse con la inversión pública para materializar lo planificado, será otro factor importante, orientando el desarrollo urbano en ciertas áreas específicas, en base a un amplio repertorio de instrumentos y mecanismos de inversión como el reparto de cargas, sistemas de aporte, distribución de la inversión y fuentes de financiamiento por recuperación de plusvalías, transferencias de suelos, subsidios, exenciones tributarias, incentivos urbanísticos, entre otros.

El grado de gobernabilidad de las ciudades para contar con una orgánica específica, recursos y competencias en torno al desarrollo urbano y los sistemas de planificación, también serán un factor importante a considerar en la planificación urbana integrada.

Adicionalmente, contar con una institucionalidad responsable permitirá un mayor grado de gobernabilidad, aunque este no constituya un requisito indispensable. Muchas veces las intervenciones se materializan mediante una institucionalidad que surge a partir de la puesta en marcha del Plan de Ciudad. Mientras que otras veces sólo depende de la voluntad política de quien sea responsable, o es posible

construir instancias de gobernabilidad en base a procesos colaborativos entre el sector público-privado y comunidad (DESEUC, 2015, pág. 26)

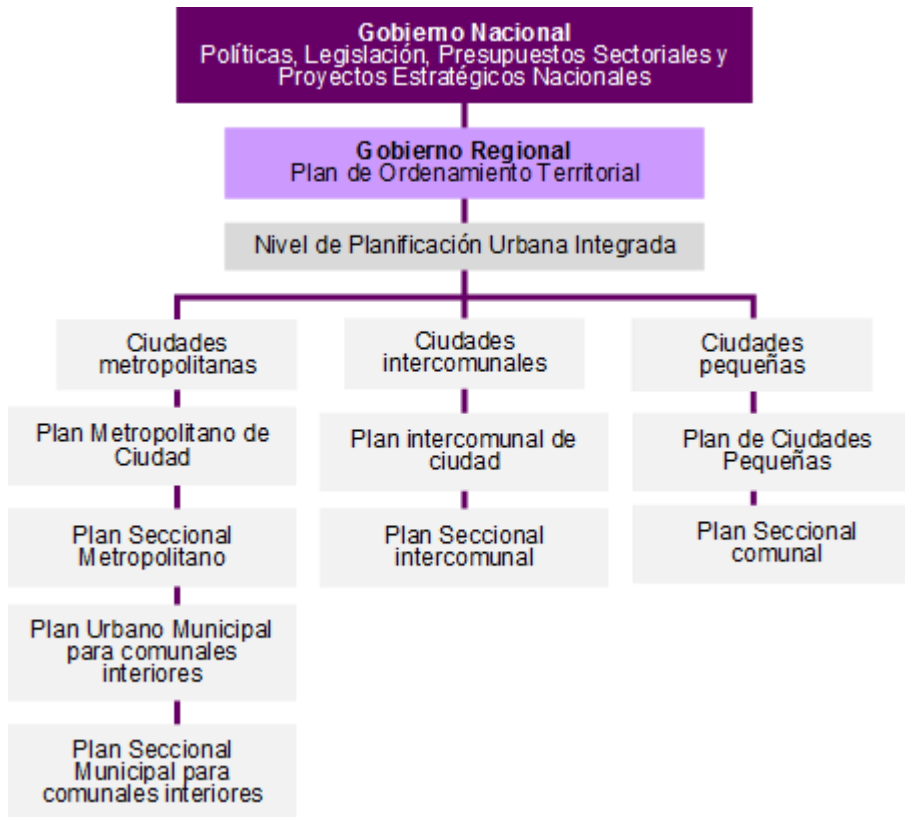
Por su parte, la fiscalización del cumplimiento del plan, también determinará el grado de cumplimiento de la PUI, donde deberían establecerse mecanismos formales de seguimiento y monitoreo de los instrumentos en todas sus etapas hasta su reevaluación.

Las instancias de participación ciudadana constituirán otro factor relevante a tener en cuenta en la PUI, debiendo estar establecidos por un marco legal de carácter indicativo e idealmente vinculante en los procesos de planificación urbana, donde se establezca el principio de corresponsabilidad entre el gobierno en todas sus escalas y la participación activa de la ciudadanía. Consecuentemente toda instancia de participación requerirá de los presupuestos necesarios para su despliegue operacional y territorial.

En el marco del seminario “Ciudades Chilenas: planificar o morir en el intento” realizado por el CNDU (2015a), en torno a la presentación de propuestas para un sistema de PUI, se señala primeramente que, al término de este gobierno, se comprometen a presentar proyectos de ley para su implementación, previa implementación de dos planes piloto en Biobío y Antofagasta, que les permitan aprender del proceso para la construcción de metodologías.

Por último, se proponen la institucionalización de Planes Directores de Ciudad con visión estratégica de desarrollo urbano, sincronizados con los PRC, conjuntamente a planes de gestión e inversión y mecanismos de participación ciudadana vinculantes, como se muestra en la figura 2-5.

FIGURA 2-5: JERARQUÍA LEGAL PROPUESTA POR EL CNDU



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (CNDU, 2015a, pág. 39)

Este nuevo instrumento se materializaría en 4 escalas de intervención: Ciudades Metropolitanas, Ciudades Intercomunales, Comunas interiores de la Metrópolis y en Ciudades pequeñas, al alero de los PROT vinculantes y bajo la conducción de una autoridad con atribuciones multisectoriales para cada escala y elegido democráticamente.

### 2.1.3 ACERCAMIENTO A LA METODOLOGÍA CON ENFOQUE ESTRATÉGICO

A partir del objetivo 5.3 planteado por la Política Nacional de Desarrollo Urbano 2014 en torno a la implementación de un sistema de planificación integrado y a los principios que dan sustento a su implementación efectiva, es que el presente

estudio orientó la formulación de Bases Metodológicas, bajo el enfoque de la planificación estratégica.

En este contexto, según como señala el estudio “Métodos y aplicaciones de la planificación regional y local en América Latina” (Sandoval, 2014) , la debida elección del enfoque metodológico a utilizar para la formulación de un instrumento de planificación urbana es de gran importancia, si se considera que en el transcurso de los años la sociedad va adaptando nuevas valoraciones en torno a la planificación, hacia los procesos metodológicos y demandas emergentes de las dinámicas urbanas, cambiantes concordantes con una planificación urbana integrada, en contraposición a las normativas rígidas prefijadas como lo son los Planes Reguladores de uso de suelo. (pág.29).

Tal como se muestra en el cuadro 2-1, donde es posible advertir que el enfoque estratégico de la PUI constituye un cambio de paradigma respecto a la planificación urbana tradicional, centrada en la dimensión físico-espacial.

CUADRO 2-1: COMPARACIÓN PLANIFICACION URBANA TRADICIONAL E INTEGRADA

	PLANIFICACION URBANA TRADICIONAL	PLANIFICACION URBANA INTEGRADA CON ENFOQUE ESTRATEGICO
Metodología de Diseño	Predominio del producto	Predominio del aprendizaje en el proceso y Visión estratégica
Metodología de Gestión	Sectorial y Centralizada	Descentralizada, Territorial e integrada
Carácter de los instrumentos	Normativo y Rígido	Estratégicos, indicativo, flexible, prácticos e integradores
Instrumento Principal	Plan Regulador y Ordenanzas	Instrumentos Estratégicos, Normativos, de Inversión y Gestión
Orientación de Objetivos	Orientado a objetivos predeterminados	Orientado a objetivos incrementales de desarrollo sustentable y equitativos
Orientación de Resultados	Orientado a la Oferta Urbana	Orientado a la equidad, competitividad y calidad de vida
Ámbito de Acción	Sujeto a lo administrativo	Territorios singulares en multiescalares y dimensionales
Participación Ciudadana	Participación abierta	Participación permanente, informada, vinculante y corresponsable

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (Morris, 2015)

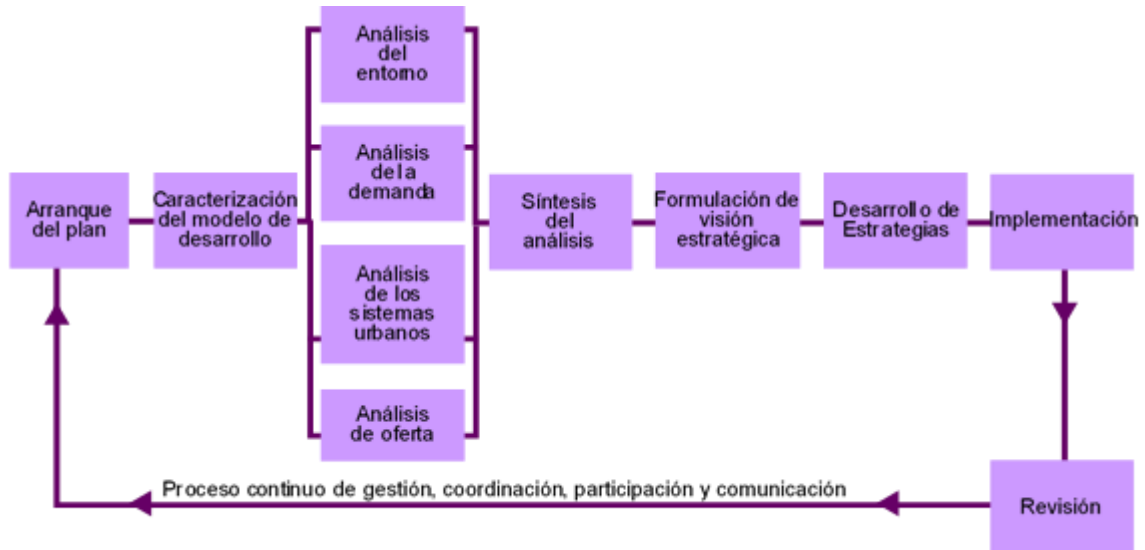


Este enfoque, se implementa con la finalidad de generar intervenciones urbanas adaptativas frente a las dinámicas de la ciudad, bajo un diseño metodológico asentado en el aprendizaje de los procesos y la formulación de una visión estratégica, una metodología de gestión descentralizada, con instrumentos flexibles, orientados a mejorar la calidad de vida de sus habitantes, integrándolos en instancias de participación ciudadana permanentes, informadas y vinculantes, conjuntamente a los actores concurrentes involucrados del sector público y privado (De Mattos, 2015; Martín & Merinero, 2010; Fernandez Güell, 2006)

En base al libro “Planificación estratégica de ciudades: nuevos instrumentos y procesos” (Fernandez Güell, 2006), como principal referente bibliográfico en esta materia, cuyas consideraciones en torno al proceso metodológico con enfoque integrado servirán de base para orientar el diseño de etapas y procedimientos asociados a las particularidades del territorio. Establece primeramente que este proceso de planificación se estructura sobre la base de siete etapas secuenciales, variables según las complejidades del territorio y escala de intervención, en torno al Arranque del plan, la Caracterización del modelo de desarrollo, el Análisis interno y externo, una Síntesis del análisis, la formulación de una Visión Estratégica, el Desarrollo de Estrategias, la implementación y Seguimiento del plan, tal como se muestra en la figura 2-6.

Proceso metodológico que se va estructurando en base a un despliegue de etapas y actividades flexibles, teniendo en consideración que: *“dado que cada ciudad y cada conjunto de problemas urbanos son diferentes, la metodología de planificación estratégica no debería ser un proceso de pensamiento dogmático, monolítico e inflexible. De hecho, la mejor teoría de planificación es híbrida, es decir, adapta las mejores características de diversos métodos contrastados con éxito”* (pág. 26)

FIGURA 2-6: DESGLOSE DE ACTIVIDADES DE LA PLANIFICACION ESTRATÉGICA



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (Fernandez Güell, 2006)

A su vez, se establece que, la elección del conjunto de procedimientos e insumos asociados, estarán supeditados a las condiciones particulares del contexto territorial, a la disponibilidad de recursos o a la disponibilidad de antecedentes técnicos recopilados, considerando que solo el trabajo en equipo permitirá establecer procesos metodológicos y planes exitosos.

En torno a la secuencia estructurada de estrategias que este enfoque metodológico utiliza, el documento detalla paso a paso, las particularidades que permiten identificar y formular cada estrategia en el territorio, estableciendo que las bases metodológicas inician con la etapa de arranque del plan, en el cual se irán construyendo, primeramente, los acuerdos y consideraciones con el capital social del territorio afecto a la intervención, se fijarán los liderazgos de cada proceso, se harán los esfuerzos para lograr la convocatoria de todos los actores involucrados, se fijará la estructura organizativa del plan, así como los mecanismos de participación operativos y los mecanismos comunicacionales para difundir los avances alcanzados en cada etapa metodológica.

En la segunda etapa de caracterización del modelo de desarrollo, se deberán analizar las implicancias que éste suscita en el desarrollo urbano, económico y social del área de intervención, que han establecido patrones disfuncionales y problemáticas estructurantes por las cuales se ha dado curso a la formulación de un nuevo instrumento de planificación.

El siguiente procedimiento se orienta al análisis externo del territorio, para reconocer las oportunidades y amenazas, que las fuerzas externas asociadas al entorno, a la demanda y a los competidores, desencadenan al interior del área de intervención. Posterior a ello, el proceso metodológico se orienta al análisis interno del territorio, para reconocer las fortalezas y debilidades, que las fuerzas internas en torno a la disponibilidad de oferta urbana han determinado en el área de intervención.

La quinta etapa metodológica se orienta a la formulación de la visión estratégica de desarrollo futuro que el plan adoptará como escenario deseable, que permitan posteriormente identificar cuáles son las brechas entre este escenario y las condiciones actuales del contexto que dificultarán su implantación como factores críticos.

Posterior a ello, se orienta el desarrollo de estrategias que permitirán reestructurar los factores críticos, y con ello aumentar la competitividad, habitabilidad y sustentabilidad del contexto urbano, definiéndose además los programas de actuación y acción del plan.

La séptima etapa se orienta al proceso metodológico de implementación del plan, donde se aplicarán todos los mecanismos y planes de acciones para dar cumplimiento a la visión estratégica establecida anteriormente, considerando periódicas revisiones y ajustes que permitan estructurar un proceso continuo de

gestión, coordinación, participación y difusión, sin los cuales no es posible movilizar a los actores involucrados.

El acercamiento a las particularidades del proceso metodológico con enfoque estratégico se realizó en términos generales, al reconocer que la secuencia estructurada de procedimientos y etapas deberá ser adaptada y complejizada a las consideraciones propias del contexto urbano del sector norte de PAC. Por lo que, tras iniciar el desarrollo de las bases metodológicas con sus respectivos despliegues estratégicos y operativos en los siguientes capítulos, se irá dando cuenta de forma detallada, a las particularidades en que cada estrategia se presenta, haciendo referencia a las disposiciones establecidas en este documento referencial que servirá de guía.

#### 2.1.4 ACERCAMIENTO AL ENFOQUE PARTICIPATIVO DE LA PLANIFICACIÓN URBANA INTEGRADA

La planificación urbana integrada, que basa sus premisas en los planteamientos del enfoque estratégico de planificación, considera muy relevante poder contar con diversas instancias de participación ciudadana con todos los actores concurrentes involucrados, para poder disponer de una secuencia estructurada de estrategias e insumos asociados, que den cuenta de un proceso metodológico sólido e integrado entre las consideraciones técnicas y el diagnóstico participativo.

En este contexto, la condición de un sistema de planificación con un alto grado de participación vinculante, se pondrá de manifiesto cuando se promueva su implementación efectiva desde una política nacional con fuerza legal, que integre las diversas dimensiones de la planificación y baje luego a todas las escalas territoriales, para permitir un diálogo directo y coordinado entre todos los actores

involucrados en los procesos de planificación, bajo el principio de corresponsabilidad.

A su vez, la condición base para su implementación es asegurar los mecanismos tempranos de información y transparencia respecto a la gestión urbana, con una comunidad organizada actuando desde asociaciones vecinales u otras instancias de mayor vinculación, creadas tras la puesta en marcha de un plan, como son los Directorios ciudadanos, Asociaciones civiles de planificación, Consejos ciudadanos o Decretos institucionales que incentivan su previa capacitación para una participación informada, entre otros mecanismos. (DESEUC, 2015, pág. 31)

Por su parte, la planificación estratégica confiere una alta valoración a las diversas instancias que permitan vincularse activamente con las comunidades que forman parte de las áreas de intervención de un plan, estableciendo desde la etapa de arranque, que la debida creación y fortalecimiento del capital social, entendido como la interacción directa y coordinada con los diversos actores concurrentes involucrados en la gestión urbana, permitirá facilitar el diálogo y llegar a consensos entre las partes, para dar curso a estrategias que los beneficien mutuamente (Fernandez Güell, 2006, pág. 71)

En este contexto, el estudio “A Ladder of citizen Participation” (Arnstein, 1969), ampliamente difundido en las metodologías de actuación urbana, permite categorizar con mayor precisión los diversos mecanismos instaurados para la participación de las comunidades en procesos de planificación urbana, en torno a tres niveles de involucramiento, donde en primer lugar se describe una no participación, manipulación y terapia, una segunda de participación simbólica, donde solo se informa, consulta y aplacan otras consideraciones que de ello pueda surgir, y una tercera de empoderamiento ciudadano, con coparticipación, delegación y un control ciudadano, frente a los procesos de planificación urbana,

identificando que es posible establecer instancias que aumenten la participación ciudadana de la comunidad, pero que suscitan conflictos de interés, cuando tras ello se deben reestructurar los poderes y liderazgos de un plan. (Herrmann, 2014; Arriagada & Urrutia, 2017)

En este contexto, las definiciones anteriormente tratadas, que permitieran lograr un mayor acercamiento a la comprensión del enfoque participativo de la planificación urbana integrada, establece la necesidad de considerar en el diseño de las diversas etapas y procedimientos metodológicos, los respectivos lineamientos estratégicos y mecanismos de actuación que permitan una efectiva participación ciudadana con todos los actores involucrados, especialmente con la comunidad.

De este modo, la formulación preliminar del Plan de Subcentralidades, deberá establecer instancias de participación ciudadana transversales, mediante la creación de un organismo institucionalizado para su gestión a lo largo del plan, que en la etapa final de Visión Estratégica de Desarrollo se esbozará en torno a la definición de un modelo de gestión.

### 2.1.5 CONSIDERACIONES PARA SU APLICABILIDAD EN EL CONTEXTO NACIONAL

Las consideraciones para la implementación de una planificación urbana integrada, es posible constatarlas en mayor o menor medida en la nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU, 2014). Documento que, sienta las bases para poder conciliar avances, modificaciones y/o cambios estructurantes, en torno a los marcos jurídico-normativos que definen el desarrollo urbano, proporcionando una carta de navegación hacia la formulación de nuevas

iniciativas públicas con visión estratégica, para resolver los desafíos de las ciudades en los próximos 20 años.

Las consideraciones concordantes a la implementación de una planificación urbana integrada, mencionadas en la PNDU son las relacionadas a los objetivos: 1.5 sobre Políticas de Suelo para la integración social, 2.2 sobre Integrar a la planificación urbana programas de inversión, 2.3 sobre correcciones de las imperfecciones del mercado de suelo de los proyectos públicos y privados, 2.8 sobre la racionalización de los costos de transporte de personas y bienes, objetivo 5.1 sobre sistemas descentralizados de decisión urbana y territorial, 5.3 sobre sistemas de planificación integrado y 5.4 sobre participación ciudadana en planificación urbana. (CNDU, 2014), que a continuación, se sintetizan en el siguiente cuadro 2-2

**CUADRO 2-2: EXTRACTO OBJETIVOS PNDU VINCULADOS A PLANIFICACION URBANA INTEGRADA CONSIDERACIONES ABORDADAS EN LA PNDU**

OBJETIVO	1.5.6	1.5.8
<b>OBJETIVO 1.5</b> Políticas de Suelo para la integración Social	Promuevan zonas de interés social, para la construcción de viviendas de integración social, a través de obligaciones, incentivos o subsidios especiales	Propicien planes de gestión pública o mixta, para proyectos que induzcan la integración social
<b>OBJETIVO 2.2</b> Integrar a la planificación urbana programas de inversión	2.2.1 Inversiones públicas multisectoriales asociadas a los instrumentos de planificación territorial	2.2.3 Planes de obras públicas que contemplen la gestión mixta con el privado, como contraprestación para el otorgamiento de incentivos urbanísticos
<b>OBJETIVO 2.3</b> Corrección de las imperfecciones del mercado de suelo en los proyectos públicos y privados	2.3.3 Condiciones para que los proyectos se hagan cargo de las externalidades negativas sociales, medioambientales, de espacio público o transporte	2.3.5 Mecanismos de contribuciones o aportes para los proyectos de densificación que permitan resolver los efectos en el espacio público y las funciones urbanas
<b>OBJETIVO 2.8</b> Racionalización de los costos de transporte de personas y bienes	2.3.6 Corregir las herramientas tributarias aplicables a los sitios eriazos o subutilizados en áreas urbanas, para evitar especulación	2.8.3 Propiciar los sistemas de transporte público con oferta intermodal
<b>OBJETIVO 5.1</b> Sistemas descentralizados de decisión urbana y territorial	2.8.4 Normas para que los proyectos que atraigan viajes internalicen los efectos que produzcan en el espacio público y otras redes de transporte	2.8.5 Fomentar el desarrollo de subcentros que acerquen las actividades y disminuyan los viajes y la dependencia del automóvil
	5.1.2 Entrega efectiva de potestades y atribuciones a los gobiernos locales, proveyendo el equipo técnico y el financiamiento necesario	5.1.3 Aumentar gradualmente los recursos financieros que quedaran bajo la tuición local
		5.1.4 Propiciar la creación de mecanismos de gestión y financiamiento para proyectos de desarrollo urbano

OBJETIVO 5.3	5.3.1	5.3.4
Sistemas de planificación integrado	<p>La planificación integrada debe estar compuesta simultáneamente de los planes de ordenamiento territorial, mecanismos de gestión, inversión y financiamiento</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Todos los instrumentos deben basarse en este enfoque integrado bajo un sistema multisectoriales, descentralizados y participativos</li> <li>-Regular las construcciones conjuntamente al sistema de transporte, sistemas naturales, redes viales y de servicios.</li> <li>-Asociar a programas de inversión pública y mecanismos de financiamiento</li> <li>-Fijar restricciones a las propiedades con fines de bien común bajo Declaratorias de utilidad pública con carácter</li> <li>-Los instrumentos podrán contener diferentes caracteres normativos, debiendo ser obligatorios para áreas urbanas.</li> <li>-Distinguir diferentes horizontes de tiempos, con consideraciones fijas y otras flexibles con posibilidad de modificación.</li> <li>- Contemplar las obligaciones, sanciones y plazos de cada autoridad y mecanismos de evaluación y control de objetivos</li> <li>-Los planes formulados por los distintos ministerios sectoriales formaran parte de un único sistema.</li> </ul>	<p>Mecanismos especiales gestionados por el sector público, privado o mixto, en relación a temáticas de reconstrucción, transporte, patrimonio, integración social, recuperación de barrios y proyectos multisectoriales</p>

FUENTE: ELABORACION PROPIA EN BASE A CNDU (2014)

Al alero de los objetivos planteados por la PNDU, se dará validez a las consideraciones para implementar un PUI que resuelva las problemáticas de los actuales instrumentos de planificación, ya que, si bien la Política no presenta un carácter vinculante, sus planteamientos están abriendo el camino institucional para que puedan ser implementados de forma progresiva en las intervenciones de actuación pública.

En relación a esto, la Comisión Asesora Presidencial encargada de la realización de la PNDU, establece la creación del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano en 2014, para avanzar hacia reformas jurídicas, legislativas y normativas que den cumplimiento a los objetivos planteados.

En torno a ello, la propuesta desarrollada por el CNDU en el documento “Política de suelo para la integración social” (2015b), que plantea una serie de reformas



estructurantes a escala nacional y mecanismos de gestión, son sintetizados en el siguiente cuadro 2-3, para posteriormente ser utilizados como insumos referenciales en torno a la formulación de acciones estratégicas en las particularidades de nuestro plan, en la etapa final de Visión Estratégica de Desarrollo.

CUADRO 2-3: PROPUESTAS PARA UNA POLITICA DE SUELO PARA LA INTEGRACION SOCIAL

MEDIDAS	PLANTEAMIENTOS
<p>MEDIDA 3 sobre eliminación de exenciones de impuestos territoriales</p>	<p>1A.-Establecer avalúos cada 3 años conforme al potencial de desarrollo urbano, para que el Estado pueda recuperar las plusvalías generadas por su inversión. 2A.-Resguardar las debidas compensaciones o devoluciones a las comunas que concentran a las familias más vulnerables que deben estar exentas de pagos. 3A.-Transformar el Fondo Común Municipal, en un Fondo de Solidaridad Municipal en que los municipios con más recursos aporten el 30%a los más vulnerables. 4A.-Incorporar a los impuestos territoriales las plusvalías y minusvalías generadas, corrigiendo las distorsiones del mercado de suelo.</p>
<p>MEDIDA 4 ampliar el concepto de vivienda social al de vivienda de interés publico</p>	<p>1B.-Incorporar una definición normativa para que los sectores bajos y medios vulnerables puedan optar a vivienda integrada socioespacialmente, ya que la vivienda social a un valor de 400UF limita su integración social en la ciudad. 2B.-Incorporar definiciones cualitativas asociadas al derecho internacional de una vivienda adecuada</p>
<p>MEDIDA 5 Establecer normas de integración social al desarrollo inmobiliario</p>	<p>1C.-Ampliar el destino social de las cesiones de suelo generadas por los proyectos inmobiliarios, permitiendo a los municipios destinar estos terrenos a otros usos de interés social como vivienda de interés público. 2C.-Facultar a los planes reguladores para definir zonas de interés social para emplazar vivienda de interés público asociados a incentivos normativos de incremento de densidad. 3C.-A escala nacional se propone legislar que todo beneficio normativo de incremento de densidad esté condicionado a obligaciones de integración social o de reducción de déficit de infraestructura urbana. 4C.-Mantener indefinidamente la condición de viviendas de interés público, para transferirse o arrendarse a beneficiarios de subsidios. 5C.-Facultar a los planes reguladores para la fijación de estándares de inclusión social a los nuevos proyectos para resolver el déficit habitacional a escala comunal, regional y nacional.</p>
<p>MEDIDA 7 Reducir la especulación eliminando las excepciones o rebajas de impuestos</p>	<p>1E.-Corregir por procesos especulativos del suelo urbano, ajustando las cargas tributarias a los sitios eriazos y predios agrícolas conforme a su potencial de desarrollo, mediante una tasación fiscal que mida estos incrementos, gravados incrementalmente en el tiempo. 2E.-Se propone restablecer las ideas planteadas en la Reforma Tributaria 2014 ampliando la tributación a contribuyentes que ganen 8000UF.</p>
<p>MEDIDA 8 Crear un Servicio Regional de Desarrollo Urbano para la gestión urbana y facultar a los municipios u otras entidades públicas y privadas</p>	<p>1F.-Garantizar la integralidad y coordinación de la gestión urbana, para la creación de este organismo regional que concentre en un solo servicio las potestades de planificación, inversión, infraestructura urbana, sistemas de transporte y gestión del suelo. 2F.-Dotándolos de poderes expropiatorios ágiles, compra de suelos para proyectos de regeneración urbana, marcos flexibles para la licitación de obras y vivienda, altos estándares de transparencia y rendición de cuentas, mecanismos de participación activa, la evaluación de las rentabilidades sociales de los proyectos integrales y el financiamiento para la implementación de equipos profesionales y técnicos.</p>

<p><b>MEDIDA 9</b> Estableces planes y proyectos urbanos de remodelación y regeneración urbana en Zonas de inversión Pública Prioritarias</p>	<p>4G.-La autoridad asociación con otros actores incumbentes, se hará cargo de la definición de polígonos a intervenir conjuntamente a los propietarios, para luego establecer un Plan Seccional que fije las cargas y beneficios urbanísticos, incluyendo porcentajes de inclusión de vivienda de interés público.</p> <p>5G.-El sistema deberá operar con una mayoría mínima de propietarios, admitiendo también la participación del sector público, privado u otros entes en la proposición de proyectos a implementar, aportar capital, ser parte de los sistemas de concesiones o administraciones.</p> <p>6G.-Las propiedades cedidas deberán tasarse previamente antes de la materialización de las inversiones para que los aportes de los propietarios sean estipulada de forma justa, debiendo cautelar que la valoración refleje correctamente el valor del suelo.</p>
<p><b>MEDIDA 12</b> Creación de un sistema integrado de suelos públicos urbanos</p>	<p>1H.-Sistema conformado por terrenos públicos ubicados en zonas urbanas o de interés estratégico para el desarrollo urbano.</p> <p>2H.-Revisión y reforma de las normas de adquisición de inmuebles que actualmente están dispersas en diferentes organismos públicos que no necesariamente priorizan la gestión urbana y habitacional</p> <p>3H.-Sistema gestionado por los Servicios Regionales de Desarrollo Urbano propuestos o temporalmente por los SERVIUs</p> <p>4H.-Propiciar mecanismos de licitación al sector privado para la materialización de proyectos de interés social y mecanismos de concesiones.</p> <p>5H.-Incluir al sistema, las propiedades que se declaren herencia vacante</p> <p>6H.-Establecer derechos prioritarios para la compra por parte del Estado en sectores definidos de interés público.</p>
<p><b>MEDIDA 14</b> Impulsar la vivienda de interés publica en arriendo mediante subsidios</p>	<p>1I.-Promover y profundizar el mercado de arriendo de viviendas de interés público, para mejorar las oportunidades de movilidad social de las familias a sectores bien localizados.</p> <p>2I.-Se propone que el Estado pueda adquirir vivienda usada para su regeneración y asignación a arriendo o propiedad. Mientras que en sectores bien localizados el Estado mantenga su condición de propietario para concesionar a privados su administración y aumentar la oferta habitacional por arriendo.</p> <p>3I.-Facilitar el acceso al subsidio de arriendo a familias vulnerables.</p>
<p><b>MEDIDA 16</b> Ampliar los procesos de participación ciudadana en todas las escalas</p>	<p>1J.-Ampliar las instancias de participación a todos los procesos de gestión urbana, instaurándola en todas sus etapas por medio de una ley. Impidiendo el acceso a información privilegiada de la autoridad.</p> <p>2J.- Para instancias de Planes de regeneración o remodelación urbana se propone institucionalizar la participación por medio de Consejos o Comités Vecinales compuestos por los habitantes del sector a intervenir</p>
<p><b>MEDIDA 17</b> Metodología específica de las instancias de participación</p>	<p>1K.-Se propone contar con las normas y las metodologías participativas específicas de cada caso y etapa de actuación urbana. Asociadas a instancias de participación tempranas, amplias, informadas, transparentes, efectivas y con mayores facultades y obligaciones.</p>
<p><b>MEDIDA 18</b> Capacitar a los líderes sociales y apoyarlos técnicamente</p>	<p>1L.-Las instancias de participación requieren de información relevante y oportuna y la capacitación de la comunidad para comprender y formular propuestas durante los procesos.</p> <p>2L.-Se propone que las organizaciones sociales puedan contar con financiamiento para su capacitación y asesoría, otorgado por el Estado como cargo a los planes y proyectos.</p> <p>3L.-Las asesorías técnicas deberán estar inscritas en un registro público para su designación según las particularidades y escala de los proyectos</p>

<b>MEDIDA 19</b> Financiar mediante subsidios o fondos públicos las instancias de participación	1M.-Apoyar el financiamiento mediante un subsidio o fondo concursable para que la comunidad organizada asuma su rol activo en las instancias de participación, mecanismos de financiamiento que deberán permitir la incorporación del sector privado. 2M.-Se promueve la creación de un Registro de Organizaciones Civiles a nivel comunal y regional, como catastro que permita informar la participación, financiamiento, obligaciones y seguimientos de cada agrupación.
--	--

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (CNDU, 2015b)

Por su parte el ANEXO 1 da revisión a los avances alcanzados para la efectiva implementación de una Planificación urbana Integrada en el contexto nacional, teniendo en consideración avances estructurales de carácter nacional, donde destacan la Ley 20.958 de Aportes al Espacio Público, proyecto de Ley sobre Transparencia del Mercado del Suelo, propuesta de Decreto Supremo para reglamentar la Ley 20.417 en materia de Proyectos de Viviendas Integradas y la Ley 20.500 sobre asociaciones y participación ciudadana en la gestión pública.

Sin embargo, pese a los avances advertidos, estos han sido más bien lentos y no han logrado avanzar en cambios estructurales mayores. A este respecto, las propuestas planteadas en torno a la Descentralización e Intersectorialidad aún están en tramitación.

Por su parte, Luis Eduardo Bresciani, presidente del CNDU, señala que: *“...estos primeros cambios son los más complejos, porque se vinculan a cesiones de poder político (...) Nuestra expectativa es que el gobierno actual tome las ideas de consenso planteadas y avanzar en las materias que sean viables (...) pero también queremos establecer una plataforma para que el próximo gobierno se haga cargo de implementar esta agenda. Si el próximo gobierno no asume (...) ninguna de estas propuestas va a ser viable dentro de los próximos 20 años”* (Bresciani, 2016, pág. C13)

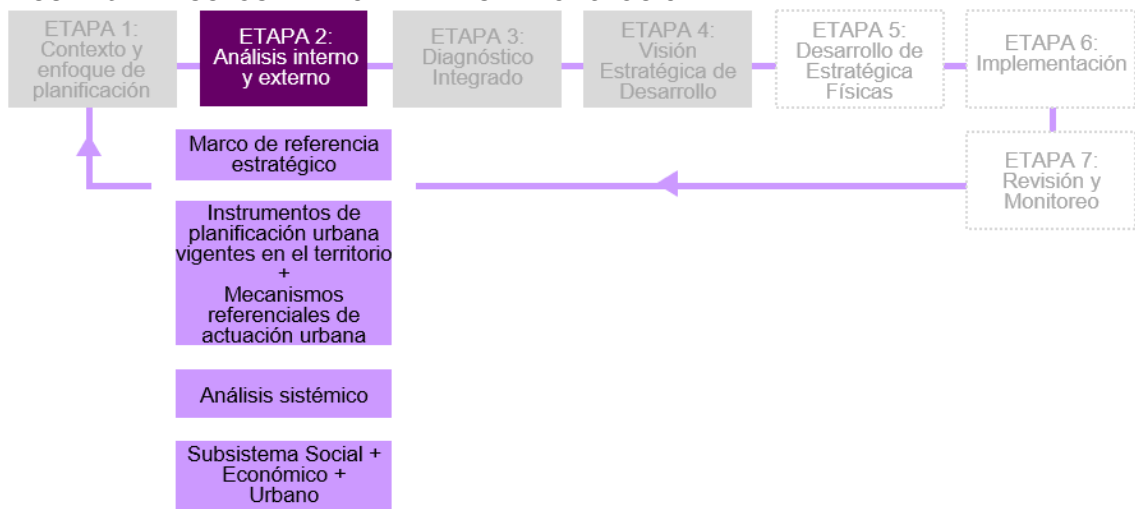
Adicionalmente, es preciso instaurar cambios más profundos asociados a la reestructuración de garantías constitucionales (Elizalde, 2015), en relación a

asumir el rol planificador de la gestión urbana por parte del Estado, la configuración de marcos normativos descentralizados, la movilidad y el transporte público como componente de planificación urbana (Lareras & Lange, 2017, pág. 264) y el fortalecimiento de la función social del suelo orientadas al bien común por sobre el interés privado.

## CAPÍTULO 3: ANÁLISIS INTERNO Y EXTERNO

En este capítulo se desarrolla la segunda etapa de las Bases Metodológicas conforme al Objetivo Específico 2, orientado a formular el Análisis interno y externo del sector norte de Pedro Aguirre Cerda, que permita la definición del Marco de Referencia Estratégico (MRE) y el Análisis Sistémico que inciden en la elaboración del plan, como se muestra en la figura 3-1.

FIGURA 3-1: DESGLOSE DE ACTIVIDADES METODOLÓGICA DEL PLAN: ETAPA 2



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

El MRE, se establece a partir de la revisión de los instrumentos de planificación urbana vigentes en el territorio y mecanismos referenciales extraídos de otras actuaciones urbanas atingentes al plan. Mientras que el Análisis Sistémico se define a partir de la revisión de los tres subsistemas estructurantes de la problemática advertida: social, económico y urbano, que delimitan el alcance y ámbito de acción del plan.

La revisión de estos antecedentes técnicos, permitirá complementar la generación del Diagnóstico Integrado en la siguiente etapa metodológica.

### 3.1 MARCO DE REFERENCIA ESTRATÉGICO (MRE)

La debida comprensión del MRE, entendido como el marco normativo, instrumental y de actuaciones existentes en el territorio de intervención que inciden en la formulación del plan, nos permitirá conocer de qué manera este insumo se integra con el resto de instrumentos de planificación y gestión urbana en las distintas escalas y jerarquías normativas que afectan al área de intervención.

El alcance de los marcos normativos, instrumentos de planificación y actuaciones existentes en el territorio que se abordarán en este estudio, en las diversas escalas de intervención, se acotarán a las disposiciones planteadas en el siguiente cuadro 3-1:

CUADRO 3-1: MARCO DE REFERENCIA ESTRATÉGICO

ESCALAS DE ANÁLISIS MRE	
A ESCALA NACIONAL	Objetivos estratégicos de la Política Nacional de Desarrollo Urbano de 2014. Propuestas normativas del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano Revisión de avances alcanzados, contenidas en el ANEXO 1; en torno a: - Ley 20.958 de Aportes al Espacio Público - Proyecto de Ley sobre Transparencia del Mercado del Suelo - Propuesta de reglamento Ley20.417 sobre Proyectos de Viviendas Integradas - Ley 20.500 sobre participación ciudadana en la gestión pública Revisión de las consideraciones de desarrollo urbano generadas por el Subsidio de renovación urbana que afecta al área de estudio
A ESCALA REGIONAL	las disposiciones atinentes al plan y vinculadas a los objetivos señalados en Plan Regional de Ordenamiento Territorial RM con propuestas al 2015
A ESCALA METROPOLITANA	las disposiciones planteadas en el Plan regulador Metropolitano de Santiago
A ESCALA COMUNAL	las disposiciones del Plan Regulador Comunal 1991, el Plan de Desarrollo Comunal 2014-2018 y la actualización fallida del Plan Regulador Comunal del 2005
MECANISMOS REFERENCIALES DE ACTUACION URBANA	mecanismos de gestión utilizados en el Plan Estratégico Anillo Interior de Santiago 2000- hasta la fecha y Plan Estratégico Puerto Maravilla de Rio de Janeiro, 2011-2016

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2018

Mientras que, a nivel de mecanismos referenciales extraídos de otras actuaciones urbanas atinentes al plan, se acotará la revisión al acercamiento de los mecanismos de gestión empleados en el Plan Estratégico Anillo interior de

Santiago 2000 - hasta la fecha y el Plan Estratégico Puerto Maravilla en Río de Janeiro 2011-2016, que servirán de referencia para el posterior diseño metodológico de nuestro plan.

### 3.1.1 INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION URBANA VIGENTES EN PAC

---

A escala nacional se toma en consideración las disposiciones ya desarrolladas en el capítulo anterior, en torno a la revisión de los principales lineamientos planteados por la Política Nacional de Desarrollo Urbano y el CNDU, asociados a los avances alcanzados para una efectiva implementación de una planificación urbana integrada. Complementando estas consideraciones con la revisión cronológica y en detalle, de los principales cuerpos normativos alcanzados en esta materia, contenidos en el ANEXO 1.

Mientras que a escala regional se da revisión a las disposiciones atinentes al plan, que son advertidas en el Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la región Metropolitana, en torno a la detección de las principales demandas territoriales que experimenta la Unidad de Gestión donde se suscribe la comuna de PAC, contenido en el ANEXO 2.

#### 3.1.1.1 PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO

---

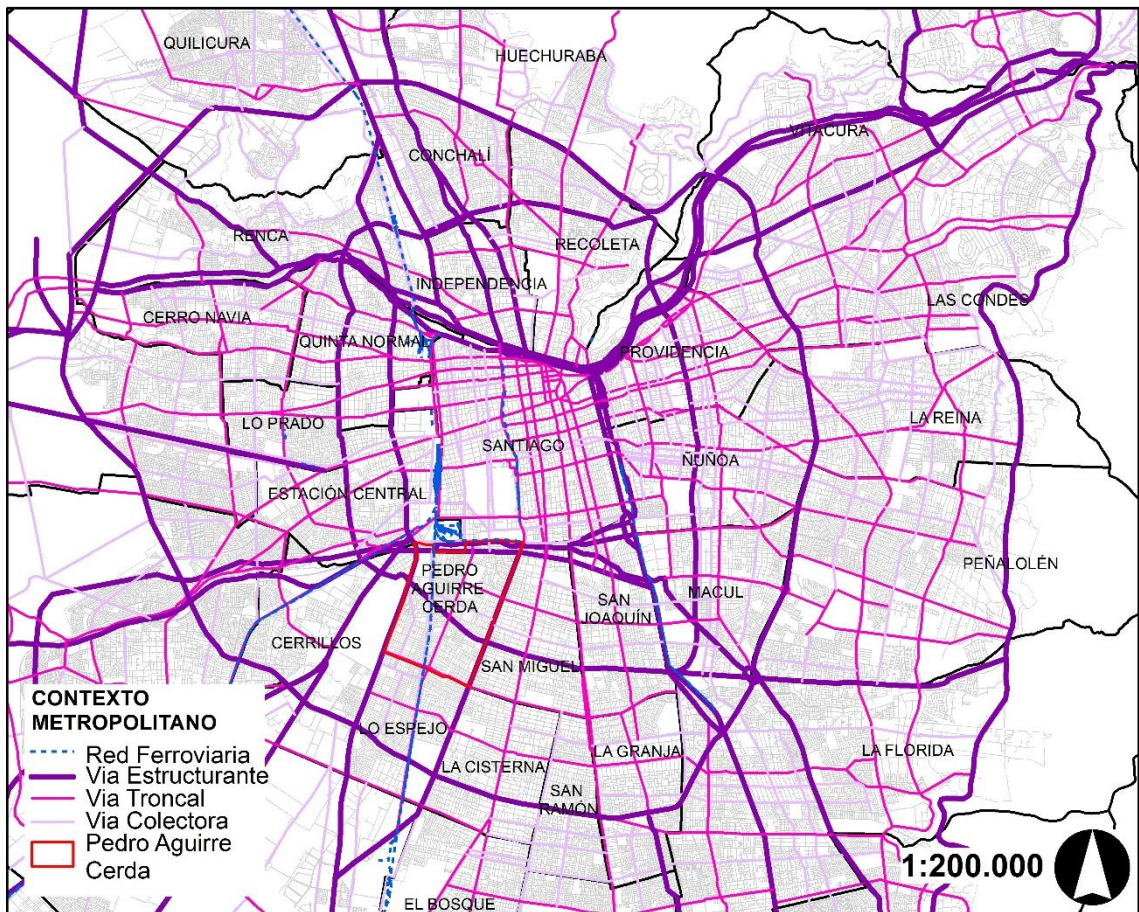
A escala metropolitana el PRMS vigente desde 1994 y con modificaciones posteriores, establece en su cuerpo original una serie de disposiciones normativas vigentes para el sector norte de la comuna, en materia de intensidad de ocupación de suelo, industrias exclusivas, áreas verdes, vialidad y la consideración para la definición de un subcentro de equipamiento metropolitano, que a continuación se sintetizan en las siguientes cartografías 3-1 y 3-2, y en el cuadro 3-2:

CARTOGRAFÍA 3-1: PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO S/E



FUENTE: (MINVU, 2017)

CARTOGRAFÍA 3-2: RED VIAL DEFINIDA POR EL PRMS SEGÚN ARTÍCULO 7.1.1.1



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (SECPLAN PAC, 2017)



CUADRO 3-2: NORMATIVA VIGENTE DEL PRMS

NORMATIVAS PARA EL SECTOR NORTE	
ARTÍCULO 3.1.1.1. zona habitacional mixto	Establece uso de suelo de la comuna es mayoritariamente habitacional mixto, en el cual es posible emplazar: vivienda, equipamiento: productivo y almacenamiento inofensivo, infraestructura y transporte. Además, se establecen el cumplimiento de las restricciones normativas por zonas de riesgo
ARTÍCULO 4.3. intensidad de uso del suelo	Establece que la intensidad de uso del suelo para la comuna es de una densidad bruta mínima de 150 Hab/Ha y una densidad bruta máxima según correspondiente Plan Regulador Comunal.
ARTÍCULO 5.1.1. zonas de equipamiento metropolitano	Establece la consolidación de un subcentro de equipamiento metropolitano, con el objetivo de mejorar las condiciones de accesibilidad a servicios públicos, actividades terciarias, un centro cívico comunal y actividades complementarias para reducir los traslados de la población, fortalecer la identidad, la conservación-protección-mejoramiento de las edificaciones con carácter patrimonial, a ser precisado o reformulado por las definiciones normativas del PRC. Quien podrá apoyarse en la declaración de Zonas de Construcción Obligatoria a través de la elaboración de un Plan Seccional
ARTICULO 5.2.3.4. Avenidas parques	Establece la localización de áreas verdes de uso público adyacentes a la faja de protección de cauces de agua del Zanjón de la Aguada, el Parque Isabel Riquelme, y adyacente a al sistema vial de Clotario Blest, el Parque André Jarlán. En el cual solo es posible emplazar instalaciones mínimas complementarias a las funciones establecidas
ARTÍCULO 5.2.4.1 Equipamiento recreacional y deportivo	Establece la localización de equipamientos recreacionales y deportivos, de propiedad fiscal, municipal o privada, para uso controlado o restringido de actividades deportivas o espectáculos masivos, mediante 3 Estadios: Miguel León Prado, La Feria SERVIU y Estadio Municipal. En el cual solo es posible emplazar instalaciones mínimas complementarias a las funciones establecidas.
ARTÍCULO 6.1.3.4 zonas de industria exclusiva	Permite la localización de zonas industriales exclusivas existentes con actividades molestas, permitiendo el su uso en 37,68 Ha de la comuna.
ARTÍCULO 7.1.1.1 sistema vial Metropolitano	se establecen los trazados de las vías expresas donde la comuna queda delimitada al poniente por la autopista Central, al oriente por la autopista ruta 5, al norte por la autopista ruta 78 en la categoría de carreteras de acceso al Gran Santiago, la av. Departamental en la categoría de anillo de circunvalación de las comunas Intermedias. Y Troncales asociadas a la av. Carlos Valdovinos, av. Clotario Blest , av. Salesianos y av. Maipú
ARTÍCULO 8.2.1.1 zonas de riesgo natural por inundaciones recurrentes	establece las disposiciones sobre zonas de inundaciones recurrentes en av. Isabel Riquelme en torno a un área donde se suscribe el Parque del mismo nombre, pero tomándose parte de una zona industrial y residencial cercana a la av. Club Hípico. En el cual solo es posible emplazar instalaciones mínimas y complementarias de actividades al aire libre para impedir la presencia prolongada de personas sin posibilidad de evacuación frente a un riesgo de aumento del caudal del cauce.
ARTÍCULO 8.2.1.2 zona de riesgo por asentamiento de suelo	establece las disposiciones sobre zonas de derrumbe y asentamiento de suelo, correspondiente a áreas que presentan inestabilidad estructural por configurarse como rellenos artificiales de basurales. En el cual solo es posible emplazar instalaciones mínimas y complementarias de actividades al aire libre.
ARTÍCULO 8.4.1 zonas de resguardo en infraestructura de transporte de vías férreas y vial metropolitana	establece la restricción sobre construcciones que interfieran su funcionamiento, por su parte los Planes Reguladores Comunales deben incluir estrictamente estas normativas en su instrumentenlo local

<b>ARTÍCULO 8.4.1.3</b> Zonas de resguardo por aeropuertos, aeródromos y radio ayuda	según el DS N°146, establece zonas de delimitación aérea para el manejo de las aeronaves, restringiendo la intensidad de ocupación del suelo.
<b>ARTICULO 8.4.3</b> Zonas de resguardo por infraestructura energética	resguardo para infraestructura energética de subestación y fajas de seguridad líneas de transporte de energía eléctrica, establece las restricciones sobre construcciones que interfieran su funcionamiento

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (MINVU, 1994) y (MINVU, 2008)

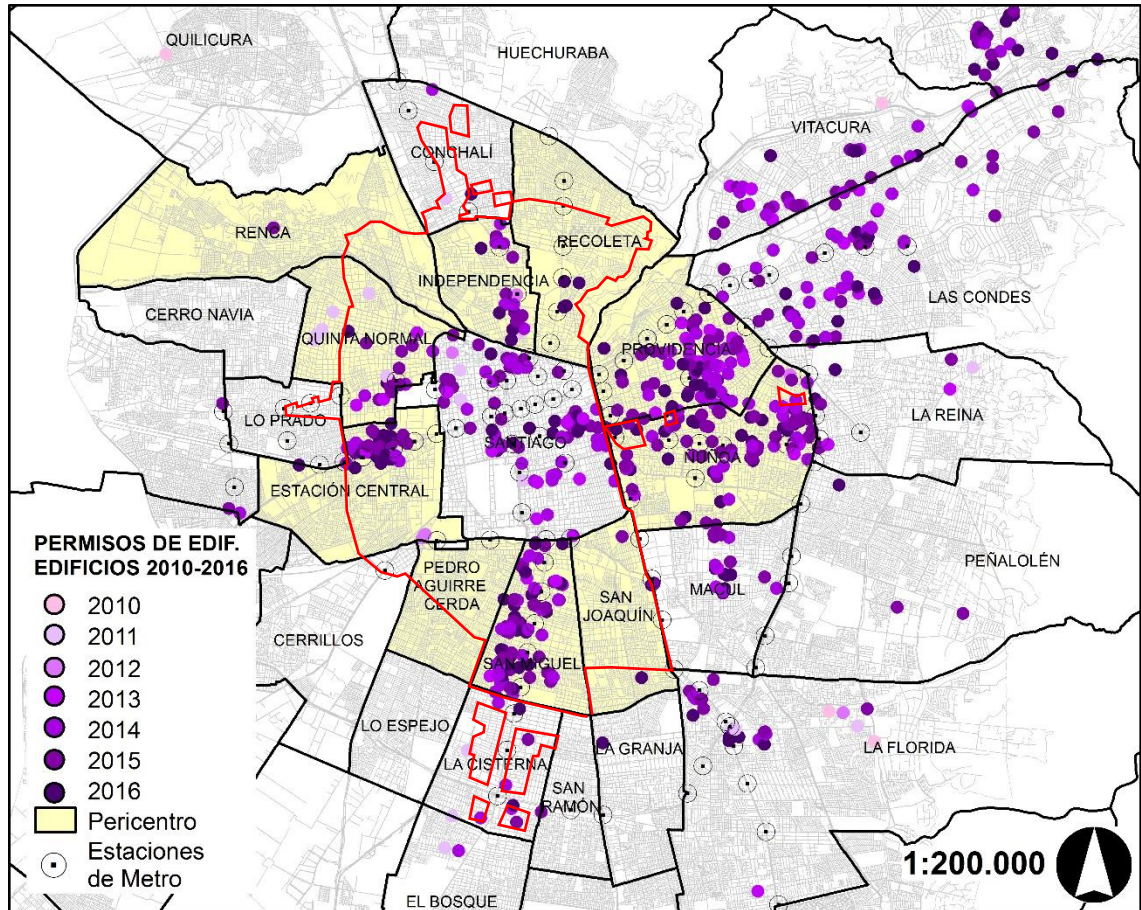
Las disposiciones normativas revisadas atinentes al plan, serán posteriormente evaluadas en el Capítulo 4 de Diagnóstico Integrado cuando en el reconocimiento de Brechas Normativas, se contextualice su real aplicabilidad normativa en el territorio comunal.

### 3.1.1.2 SUBSIDIO DE RENOVACIÓN URBANA

Pedro Aguirre Cerda es parte de las 17 comunas de la RM y de las 10 comunas del pericentro de Santiago donde es posible aplicar el SRU que desde los años 90 desencadenara un boom inmobiliario de oferta habitacional en altura sin precedentes, cuando conjuntamente sus planes reguladores se flexibilizaron para dar paso a esta inversión privada, siendo PAC la única comuna del pericentro donde no se han desarrollado proyectos inmobiliarios en altura. (López-Morales, 2008); (López- Morales, 2009).

En este contexto, la siguiente cartografía 3-3 muestra el desarrollo inmobiliario en altura en el contexto metropolitano, advirtiendo que PAC se encuentra en una posición de oportunidad que no ha podido aprovechar, como si lo hicieran sus comunas vecinas del pericentro.

CARTOGRAFÍA 3-3: POLIGONO DE SUBSIDIO DE RENOVACION URBANO



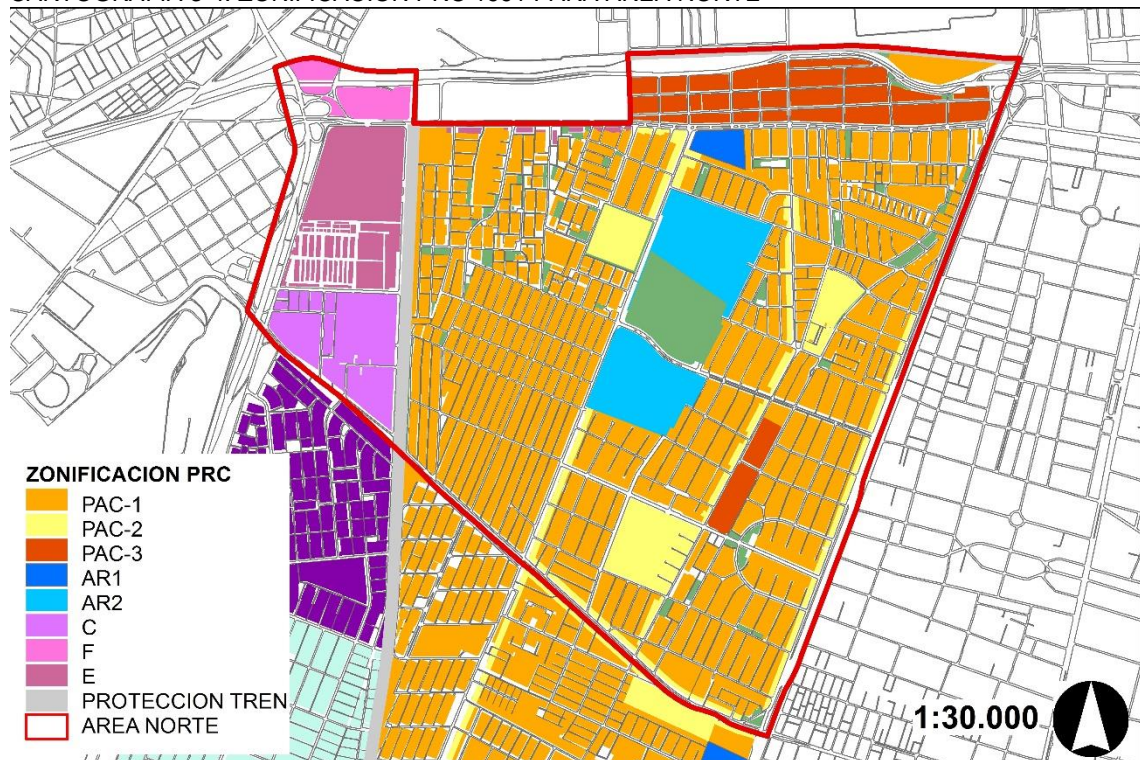
FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (OCUC, 2016a); (MINVU, 1995)

### 3.1.1.3 PLAN REGULADOR COMUNAL

A escala comunal el PRC vigente data de 1991 tras la conformación de la comuna de Pedro Aguirre Cerda en 1981 según el Decreto Ley N°1-3260 (PAC, 2009), en base a la fusión de terrenos de Santiago por el norte, San Miguel por el poniente y Cerrillos por el sur. De igual forma, el plan se constituye por medio de la fusión de las normativas vigentes hasta esa fecha de las tres comunas, estableciendo una serie de disposiciones normativas vigentes para el sector norte de la comuna, en materia de usos de suelo, sistema de agrupamiento, altura de edificación, ocupación de suelo, coeficiente de constructibilidad y vialidad,

careciendo de criterios normativos para la localización de un subcentro de equipamiento metropolitano, como muestra la cartografía 3-4.

CARTOGRAFÍA 3-4: ZONIFICACION PRC 1991 PARA AREA NORTE



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (SECPLAN PAC, 2017)

El sector norte de la comuna de aproximadamente 503,5[ha], está conformado por una zonificación conforme a las normativas de San Miguel, en las zonas PAC1, PAC2, PAC3, AR1 y AR2, a Santiago en las zonas C, E y F (PAC, 1991)

En el siguiente cuadro 3-3, se sintetizan los criterios normativos de cada zona del sector norte de la comuna, a considerar para la elaboración de nuestro Plan.

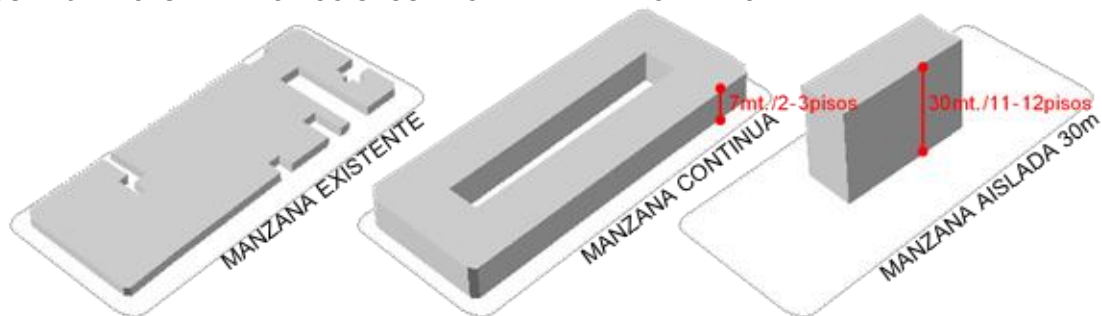
CUADRO 3-3: ZONIFICACION PRC PARA AREA NORTE

ZONA	AGRUPAMIENTO	ALTURA	OCUPACION DE SUELO	COEFICIENTE CONSTR	USOS PERMITIDOS
PAC1	aislado	OGUC, rasante 70°	80%	1,2 escala vecinal	vivienda, equipamiento vecinal y comunal, talleres artesanales inofensivos
	pareado	7 metros		1,6 escala comunal	
	continuo	7 metros			

PAC 2	aislado	OGUC, rasante 70°	80%	1,5	vivienda, equipamiento vecinal y comunal, almacenamiento y talleres artesanales inofensivos
	pareado	10,5 metros			
	continuo	10,5 metros			
PAC 3	aislado	OGUC, rasante 70°	80%	1,5 escala vecinal	vivienda, equipamiento vecinal y comunal, almacenamientos, industria y talleres artesanales inofensivos
	pareado	10,5 metros		1,2 almacenamiento	
	continuo	10,5 metros			
AR1	área de protección de subestación eléctrica				
AR2	área protección línea férrea y área de restricción relleno de áridos				
C	aislado	OGUC, rasante 70°	80%	-	vivienda, equipamiento vecinal y comunal, almacenamiento, industria y talleres artesanales inofensivos
	pareado	14 metros			
	continuo	14 metros			
E	aislado	OGUC, rasante 70°	70%	-	equipamiento comunal, almacenamiento, industria y talleres artesanales inofensivo y molestos
	pareado	14 metros			
	continuo	14 metros			
F	equipamiento	OGUC, rasante 70°	1%	-	equipamiento vecinal, comunal y metropolitana, para áreas verdes, cultura o deporte,
		metropolitano comunal o vecinal: cultural - área verde - deporte			

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (PAC, 1991)

FIGURA 3-2: VOLUMEN TEÓRICO SEGÚN NORMATIVA DE ZONA PAC1



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

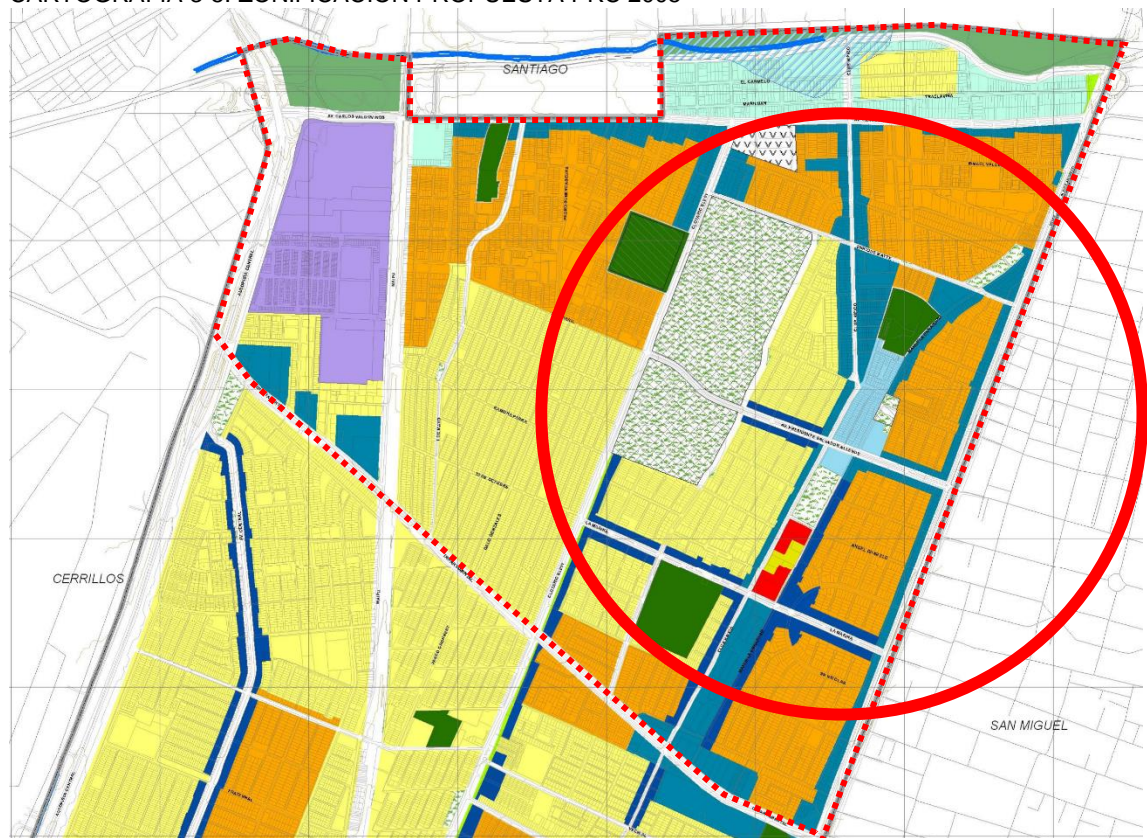
La restricción de altura de edificación en sistema aislado según la OGUC artículo 2.6.3, es la restricción que se extiende a todas las zonas del sector norte, siendo el porcentaje de ocupación de suelo y el coeficiente de constructibilidad, las

normas que restringen el desarrollo inmobiliario en alturas máximas, como se muestra en la figura 3-2.

#### 3.1.1.4 ACTUALIZACIÓN FALLIDA DEL PLAN REGULADOR COMUNAL

El municipio en el 2003 constata la necesidad de actualizar su PRC, tras observar que el nuevo nicho de mercado de desarrollo inmobiliario instaurado por los subsidios de renovación urbana en el pericentro de Santiago no habían podido entrar en la comuna, ya que los desarrolladores no se veían atraídos por los bajos estándares urbanos, conectividad de transporte público y una normativa restrictiva a la renovación urbana en altura. (López- Morales, 2009, pág. 198)

CARTOGRAFÍA 3-5: ZONIFICACION PROPUESTA PRC 2005



FUENTE: (PAC, 2014)

Con financiamiento de la SEREMI MINVU, se licita la elaboración del Estudio base para la actualización del PRC a la empresa consultora Pulso S.A., quien plantea reafirmar la vocación residencial incentivando la generación de condiciones para el desarrollo inmobiliario, mejorando la conectividad vial y superando las barreras físicas que experimentaba la comuna (PULSO S.A., 2005, pág. 54), como se muestra en la cartografía 3-5

Sin embargo, contrario a lo informado, el Plan proponía el desmantelamiento y expropiación de extensas áreas industriales, comerciales y de galpones utilizados como ferias libres que prestan un mercado laboral para sus residentes, además de servirles como espacios de encuentro. Adicionalmente, liberalizaba las alturas en áreas residenciales de baja altura en la Población La Victoria, en desmedro de la cohesión social de sus residentes (López-Morales & Ocaranza, 2012a, pág. 44)

La propuesta finalmente fue rechazada, y hasta la fecha no existen nuevos estudios para su actualización. Aunque en el anterior periodo alcaldicio de Claudina Núñez se postuló nuevamente a fondos de financiamiento el 2013, que fueron aprobados el 2016, tal como me lo señalara el ex asesor urbano Claudio Contreras y el alcalde Juan Rozas en entrevistas realizadas (ver ANEXO 3)

El artículo: “Comunas impulsan nuevos planes reguladores ante llegada de Línea 6” del Diario la Tercera, señala que la municipalidad está preparándose para la actualización del plan mediante una comisión con concejales, alcalde y direcciones municipales. A este respecto el concejal Manuel Aguilar señala que: *“tenemos una altura máxima de cinco pisos, lo que impide satisfacer la demanda por nuevos proyectos de vivienda que tienen los vecinos. No queremos que la gente se vaya de acá”* (Aguilar, 2017)

### 3.1.1.5 PLAN DE DESARROLLO COMUNAL

A nivel comunal el PLADECO vigente desde el 2014, bajo la dirección de la ex alcaldesa Claudina Núñez es el instrumento de carácter indicativo que orienta el desarrollo urbano de la comuna a través de objetivos, estrategias y programas específicos que orientan la gestión urbana de la administración municipal, que a continuación, se sintetizan en el siguiente cuadro 3-4:

CUADRO 3-4: INDICACIONES PLANTEADAS POR EL PLADECO 2014-2018

HORIZONTE DE DESARROLLO	LINEAMIENTO ESTRATÉGICO	OBJETIVO ESTRATÉGICO	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	INICIATIVAS/ PROGRAMAS
N°1 Mejor calidad de vida para la población de PAC	Desarrollo Social Solidario e integral	Focalizar los recursos en las familias más carentes y grupos más vulnerables.	1.- Apoyar las organizaciones comunitarias capacitando a sus dirigentes y apoyándolos en sus proyectos concursables 2.- Promover la participación organizada	1.-Programa de difusión y promoción de organización comunitaria 2.-Programa de capacitación a funcionarios en técnicas de Participación 3.- Diseño e implementación de Escuela de Dirigentes Sociales 4.- Estudio de caracterización de los inmigrantes 5.- Estudio de los niveles de participación 6.- Catastro de organizaciones culturales
	Aprovechar la ubicación estratégica del territorio, propiciando las características que favorecen la calidad de vida.	Planificar y desarrollar una gestión sustentable del territorio, que le permita aprovechar su potencial	1.-Reformular el PRC 2.- Mejorar los espacios públicos 3.- Mejorar el sistema de conectividad 4.- Recuperación edificación con valor histórico 5.- Disminuir déficit de infraestructura	1.-Programa de fortalecimiento de espacios públicos 2.-Programa de pavimentos participativos 3.- Programa de construcción de Ciclo vías 4.- Programa de recuperación de viviendas y proyectos habitacionales por autogestión 5.- Formulación e implementación del Plan Regulador Comunal 6.- Estudio sobre estado de pavimentos 7.- Estudio prioridades de Infraestructura vial para encauzar proyectos inmobiliarios 8.- Estudio de alternativas de desarrollo inmobiliario 9.- Catastro de predios potenciales para proyectos habitacionales.
N°2 PAC, una comuna con desarrollo sustentable	Desarrollo de oferta habitacional para familias con allegamiento y nueva población.	Fomentar un desarrollo inmobiliario coherente con las necesidades de la comuna	1.- Generar desarrollo habitacional para distintas demandas de viviendas 2.-Potenciar los barrios	1.-Unidad de Gestión Integrada de Barrios y Vivienda 2.- Estudio de caracterización de los allegados 3.- Catastro de viviendas por recuperar 4.- Programa Protección del Patrimonio Familiar



<p>N°3 Apoyo a las actividades productivas y de servicios</p>	<p>Fortalecer las micro y pequeñas empresas productivas, resguardando el medio ambiente y mejorando la calificación de la mano de obra</p>	<p>Fomentar la micro y pequeña empresa, la atracción de nuevas empresas y calificar a la mano de obra local</p>	<p>1.-Atraer nuevas empresas 2.-Mejorar índices de incorporación a la actividad laboral</p>	<p>1.-Organismo Técnico de Capacitación Municipal 2.-Mesa Público Privada que defina estrategias de colaboración 3.- Programa de apoyo a emprendedores 4.-Catastro de actividades productivas y de potencial emplazamiento</p>
---	--	---	---	--

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (PAC, 2014)

Las disposiciones indicativas revisadas atingentes al plan, serán posteriormente evaluadas en el Capítulo 4 de Diagnóstico Integrado, cuando en el reconocimiento de Brechas Normativas, se dé a conocer la distancia que existe entre la imagen objetivo trazada en este instrumento y las consideraciones que impidieron su materialización.

### 3.1.2 MECANISMOS REFERENCIALES DE ACTUACIÓN URBANA

Los mecanismos referenciales de actuación urbana revisados, servirán de guía para el posterior diseño metodológico de etapas y procedimientos de nuestro plan, en torno a los mecanismos de gestión utilizados en; el Plan Estratégico Anillo interior de Santiago 2000 - hasta la fecha, donde la comuna de Pedro Aguirre Cerda es parte de la Unidad de Gestión Territorial E y F; y del Plan Estratégico de Puerto Maravilla en Rio de Janeiro 2009-2016, que presenta problemáticas urbanas similares al sector norte de PAC y las intervenciones de desarrollo urbano planteadas presentan mecanismos de gestión e inversión, atingentes a las particularidades de nuestro plan.

#### 3.1.2.1 PLAN ESTRATÉGICO ANILLO INTERIOR DE SANTIAGO (PEAIS)

El PEAIS materializado bajo la figura de un Plan Maestro Integrado, creado por el Directorio Ejecutivo de Obras para el Bicentenario (DEOB) en el año 2000, con

el propósito de orientar y liderar las obras de desarrollo urbano del nuevo siglo, que hasta la fecha están siendo ejecutadas. Sienta las bases de la puesta en marcha de un instrumento de planificación urbana integrada, donde ha habido una coordinación intersectorial entre los ministerios y municipios que componen el plan.

En este contexto, pese a carecer de una autoridad central institucionalizada, el DEOB fue el ente rector que gestionó la realización y gestión de este plan integral. Bajo esta dirección se crea el proyecto del PEAIS a cargo del Directorio Anillo Interior de Santiago, con las mismas atribuciones intersectoriales y con un modelo de gestión mixto, con el fin de generar las condiciones para el desarrollo de los proyectos de renovación urbana.

FIGURA 3-3: UNIDADES DE GESTION TERRITORIAL PEAIS

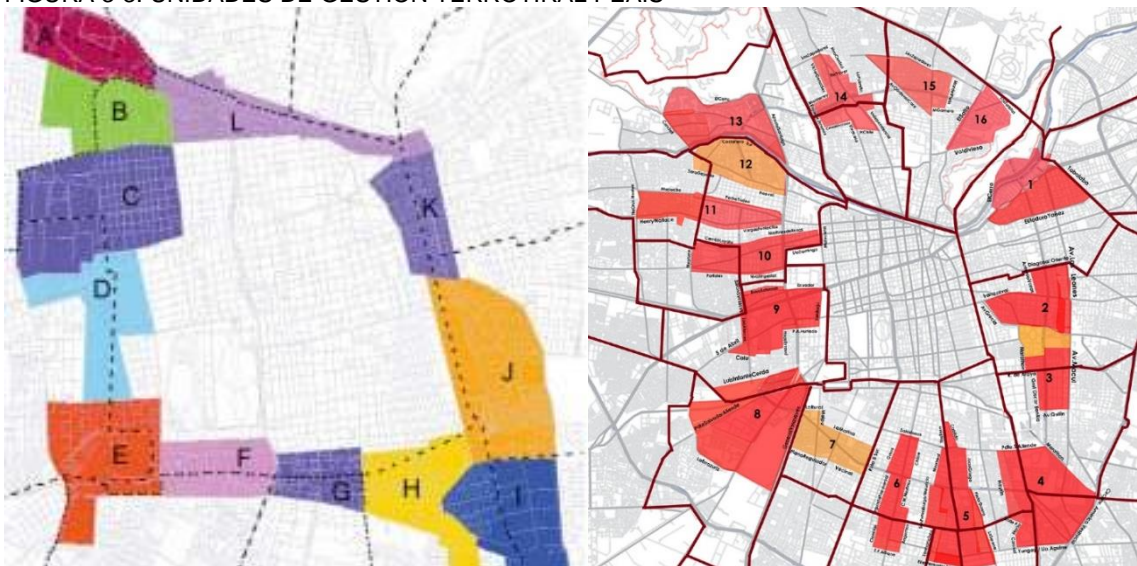


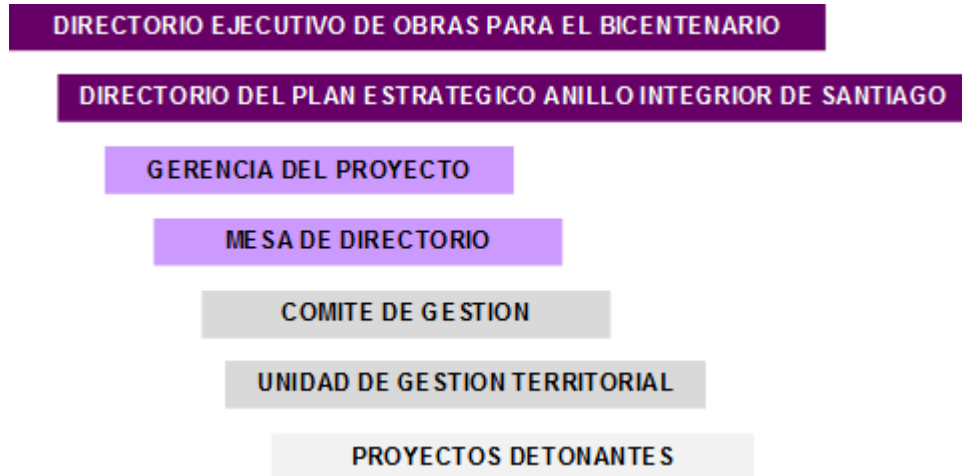
FIGURA 3-4: PROPUESTAS DE UNIDADES SECCIONES.

FUENTE: (MINVU, 2003)

Ello se materializaría, sobre la base de identificar Unidades de Gestión Territorial (UGT), donde se implementarían los programas y proyectos específicos, asociados a vialidad, infraestructura, espacio público y edificación en diferentes

escalas de intervención y horizontes de tiempo, como muestran las figuras 3-4 y 3-5

FIGURA 3-5: MODELO INSTITUCIONAL DE GESTIÓN DEL PLAN



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (MINVU, 2003)

Como se muestra en la figura 3-3, el Directorio ejecutivo estaría liderado por una Mesa Directiva integrada por la intersectorialidad de los encargados de cada ministerio, el Intendente, alcalde de Santiago, Secretario Ejecutivo del DEOB, gerente del PEAIS y el sector privado, cuya competencia sería dirigir los procesos y la coordinación entre gestión e inversión para la realización de los proyectos detonantes planteados en cada UGT.

La gerencia del PEAIS, formularía los programas de trabajo, articularía la gestión entre el sector público y privado y las condiciones normativas, legales, económicas y políticas para el desarrollo de los proyectos.

En relación a la UGT E y F, donde la comuna de PAC es parte del área de intervención, según la etapa denominada Segmento C: Zanjón de la Aguada, en el cual se proyecta la construcción de colectores en torno a este cauce, la construcción de un Barrio Judicial, el mejoramiento longitudinal de la vialidad de la av. Isabel Riquelme y av. Centenario, la construcción del Parque La Aguada,

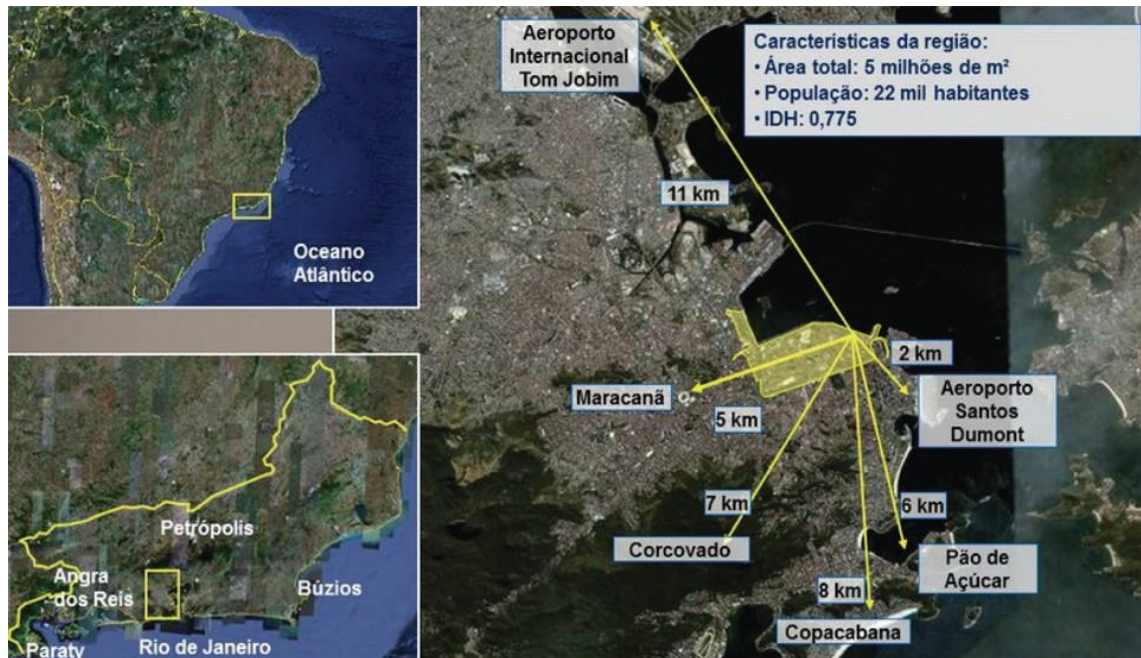
la gestión de proyectos inmobiliarios en Plaza la Reforma, en San Diego y en terreno Gasco a partir de inversión privada, la consolidación de barrios patrimoniales, el desarrollo comercial del eje del metro, y desarrollo de pequeña industria. Para ello se institucionaliza la creación de la Corporación Parque La Aguada, como ente gestor de este segmento, integrado por los encargados del MOP, el SEREMI MINVU y los alcaldes de PAC, San Miguel, Santiago y San Joaquín. (MINVU, 2003)

### 3.1.2.2 PLAN ESTRATÉGICO PUERTO MARAVILLA, RIO DE JANEIRO (PEPM)

El estudio hace referencia a los mecanismos de gestión e inversión planteados en el Plan Estratégico Puerto Maravilla 2009-2016, al considerar que varios tópicos planteados para el área de intervención portuaria de este sector de Rio de Janeiro como muestra la figura 3-6, presentan similitudes con el contexto territorial, social y económico del sector norte de PAC. Considerar que sus barrios presentan una localización estratégica cercana al centro consolidado; sus comunidades ya se han empoderado y movilizado para exigir demandas urbanas; su morfología da cuenta de un pasado con vocación industrial, que fue migrando y dejando infraestructura subutilizada, degradada o abandonada; asociado a un declive socioeconómico de la población; la masificación de favelas y asentamientos ilegales en contextos de inseguridad y narcotráfico; y carencias en infraestructura urbana.

Mientras que, un reciente factor exógeno, asociado a la realización de los Juegos Olímpicos del 2016 con sede en su ciudad, lograron dinamizar el mercado de suelo de sus barrios, con nueva infraestructura deportiva-turística-cultural-comercial y el incremento de inversión pública en infraestructura urbana, tras el desarrollo e implementación del Plan Estratégico Puerto Maravilla desde 2009.

FIGURA 3-6: UBICACION DEL PUERTO MARAVILLA DE RIO DE JANEIRO



FUENTE: (Castro, 2011, pág. 217)

FIGURA 3-7: PROPUESTA DE USO DE SUELOS Y LA CONFIGURACION DE SUBCENTRALIDAD



FUENTE: (Lima & Claudio, 2010, págs. 47 - 48)

El nuevo instrumento permitiría posicionar a la ciudad en el contexto global como un destino turístico, comercial y de ocio, regenerando sus contextos devaluados y en deterioro, reconvirtiendo las infraestructuras abandonadas en centros de ocio, como se muestra en la figura 3-7.

Las disposiciones planteadas, permitirían atraer inversión privada, desarrollar oferta inmobiliaria en altura, constituir subcentralidades comerciales y clústers creativos, fortalecer la conexión multimodal con el metro-tren-ciclovía-ferry-aeropuerto- teleférico, fortalecer ejes para su desarrollo urbano, generar recaptura de plusvalías, atraer a nuevos residentes de mayor nivel socioeconómico y mejorar la calidad de vida de los habitantes existentes, asociado a la figura 3-8 (Castro, 2011; Contreras, 2014).

FIGURA 3-8: PANORÁMICA PUERTO MARAVILLA TRAS LAS INTERVENCIONES



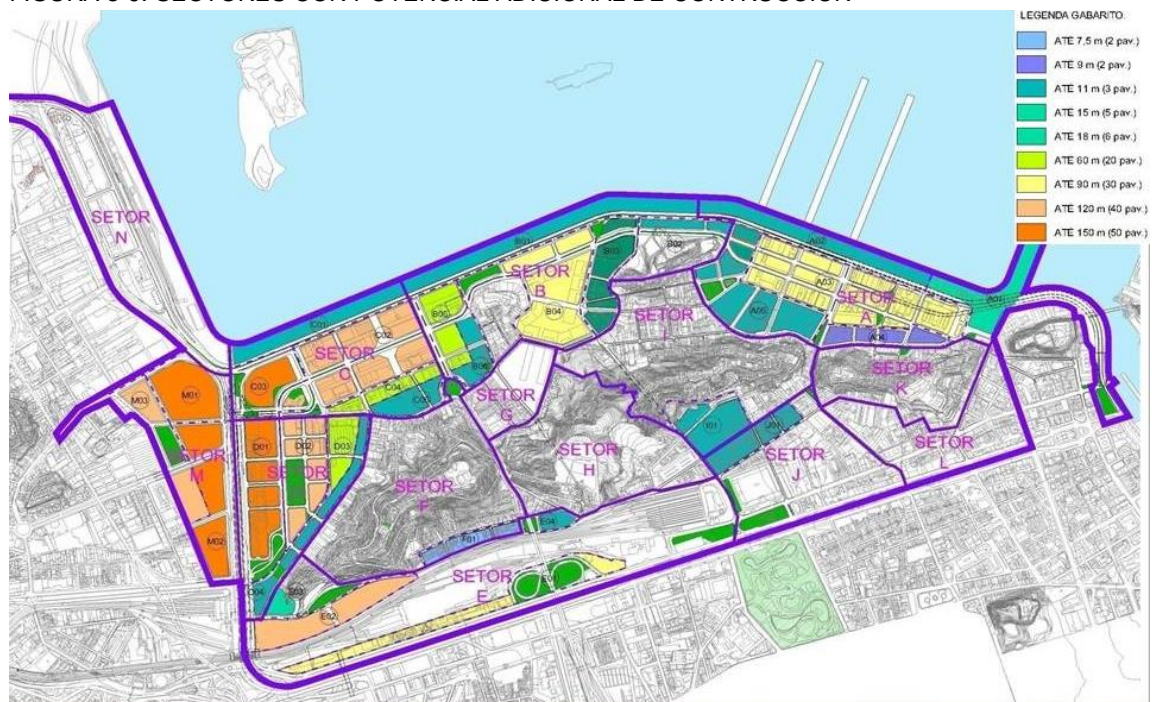
FUENTE: (METROPOLIS, 2018)

Para ello, se instaura la creación de un organismo responsable del plan bajo el nombre de Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), con carácter mixto y cuyas atribuciones le permiten gestionar los activos transferidos al municipio quien cuenta con diversos terrenos disponibles y gestionar la licitación de los proyectos urbanos planteados a una empresa por 15 años, incorporando al modelo de gestión urbano a la empresa privada Porto Novo (Tomazine, 2015)

A su vez, se instaura un nuevo mecanismo de gestión e inversión, bajo la figura de Certificados de Potencial Edificatorio Adicional (CEPACS), que permitirían subastar en el mercado bursátil los terrenos disponibles para la intervención al mejor postor, de tal modo de autofinanciar los proyectos planteados por medio de la recaptura de plusvalías generadas por la especulación del mercado de suelo en torno a la implementación del plan.

En este contexto, los mecanismos de inversión gestionados por el CDURP, para el financiamiento inicial de las obras detonantes se logra mediante la compraventa total de los activos transados a un precio menor para su posterior reventa con un cargo adicional, con recursos provenientes de los Fondos de Garantía do Tempo de Serviço (FGTS), asociados a los fondos de cotización de los trabajadores (Contreras, 2014).

FIGURA 3-9: SECTORES CON POTENCIAL ADICIONAL DE CONTRUCCIÓN



FUENTE: (Contreras, 2014)

Conjuntamente a ello, se establecen marcos normativos con beneficios fiscales e incentivos urbanísticos para las empresas que quieran participar en la gestión urbana, como se muestra en la figura 3-9.

Sin embargo, a pesar de contar con nuevos marcos jurídico-normativos que hubieran podido reajustar los desequilibrios en infraestructura urbana, incorporar vivienda social, generar una nueva oferta habitacional acorde a los barrios consolidados y la protección del residente preexistente a partir de la recaptura de plusvalías generadas por el municipio.

Finalmente la intervención urbana desarrollada se orientó a maximizar las lógicas de mercado, instaurando nuevos marcos normativos flexibilizados en las alturas y usos, entregando mayores competencias y atribuciones al sector privado en la gestión urbana, generando la privatización de terrenos públicos disponibles, un desarrollo inmobiliario explosivo que desplazó y expulsó a los grupos vulnerables existentes de la ciudad por medio de la fuerza, sin tener en consideración las respectivas instancias de participación ciudadana.

A su vez, no se generaron los debidos reajustes de infraestructura urbana, ni incorporaron vivienda social a los proyectos, y solo se buscó el beneficio del inversionista privado (Tomazine, 2015; Castro, 2011; Di Bella, 2015)

De este modo, si bien se reconoce la existencia de falencias y debilidades en este mecanismo de actuación urbana referencial, asociado a una intervención que ha cedido la responsabilidad social de la gestión urbana, por la búsqueda de rentabilizar la inversión privada. Los mecanismos de gestión e inversión planteados, presentan el valor de poder ser moldeados y utilizados para lograr desarrollar procesos de renovación urbano con gestión mixta, incorporando a los



residentes preexistente en el desarrollo urbano futuro en torno a subcentralidades de áreas estratégicas.

### 3.2 ANÁLISIS SISTÉMICO

El Plan Estratégico de Subcentralidades en torno al Metro, aborda los tres principales subsistemas estructurantes de la problemática urbana advertida, a través de un análisis fundamentado en las condiciones de contexto más relevantes del sistema urbano, social y económico, que delimitan el alcance y ámbito de acción del instrumento de planificación urbano.

FIGURA 3-10: SECTOR NORTE DE PEDRO AGUIRRE CERDA

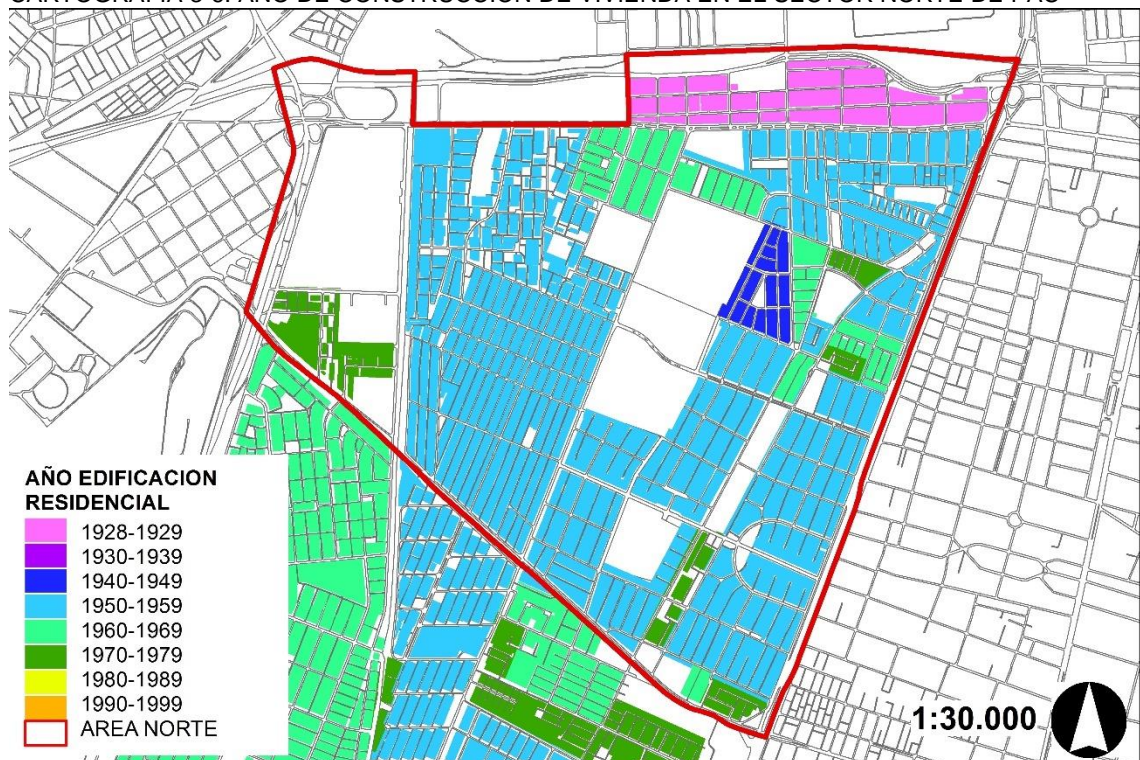


FUENTE: ELABORACION PROPIA 2018, EN BASE A (GOOGLE EARTH, 2017)

En este contexto, el sector norte de la comuna, como se muestra en la figura 3-10, se configura como un nodo estratégico de transformaciones donde con urgencia se hace necesario contar con un instrumento de planificación urbana actualizado a las dinámicas cambiantes del desarrollo urbano, bajo una perspectiva integral.

La comuna de PAC se ubica en el pericentro sur del Área Metropolitana de Santiago, y cuenta con una superficie total de 846,77[ha], mientras que su sector norte constituye el 57,7% de la comuna con una superficie de 488,6 [ha].

CARTOGRAFÍA 3-6: AÑO DE CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA EN EL SECTOR NORTE DE PAC



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (SECPLAN PAC, 2017)

Si bien la comuna tiene una historia breve, su territorio y edificaciones no lo son, puesto que su urbanización se inicia en la década de 1920, tras el proceso de industrialización de sustitución de importaciones que viviría la ciudad y que

generaría enclaves residenciales adyacentes como las poblaciones El Mirador y El Carmelo.

Mientras que, extensas tomas de terreno sin urbanizar eran ocupadas por medio de callampas a ambos costados del Zanjón de la Aguada, en lo que se llamó el cordón de la miseria, como muestra la cartografía 3-6.

La etapa más extensa de urbanización de la comuna fue en la década de 1950 tras el creciente desarrollo industrial y donde la oferta habitacional se desarrollaría mediante programas de la Corporación de Vivienda (CORVI) focalizados a trabajadores industriales (PAC, 2009; López- Morales, 2009).

Mientras que, gran parte de los pobladores en condición de callampa se traslada por estos años al sector de la Victoria, en busca de resolver sus problemas de vivienda, bajo la acción de movimientos populares.

### 3.2.1 SUBSISTEMA SOCIAL

El subsistema social abordado, recopilará brevemente los datos demográficos con el fin de caracterizar a la población del sector norte de la comuna en torno a la cantidad de habitantes, grupo etario, nivel socioeconómico predominante y unidades vecinales.

CUADRO 3-5: POBLACION Y DENSIDAD COMUNAL Y EN EL SECTOR NORTE

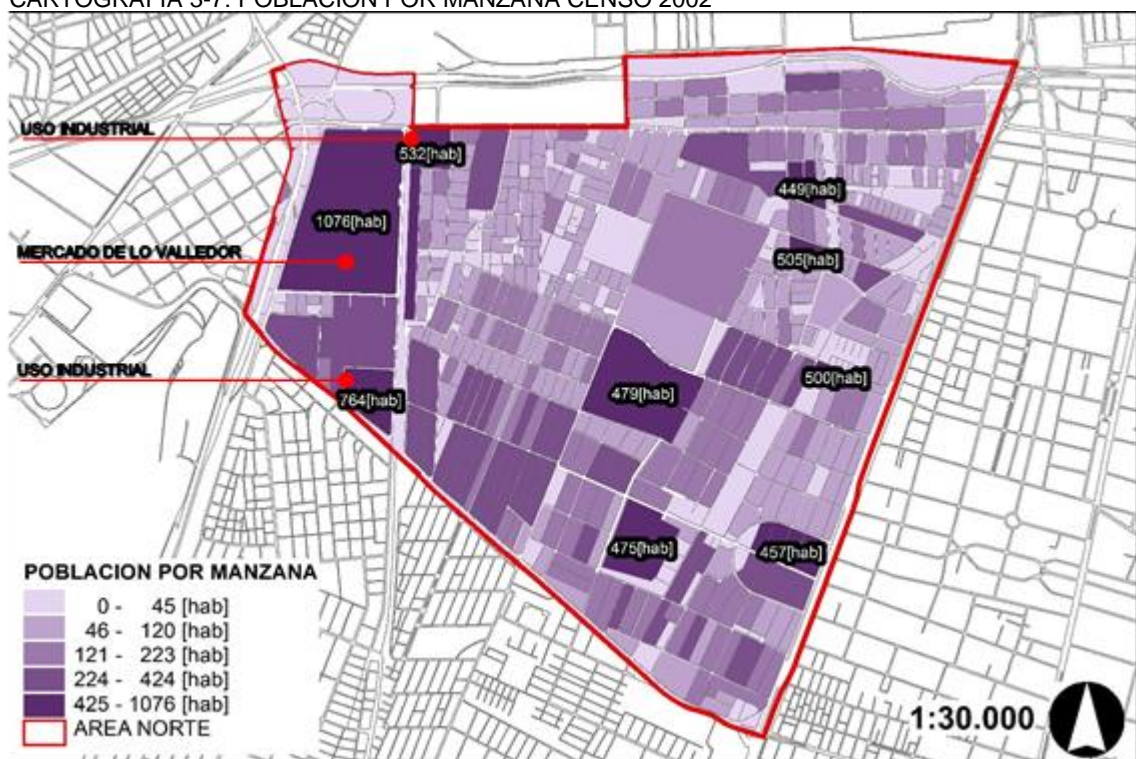
COMUNA	CENSO 1992	CENSO 2002	INE PROYECCION 2012	INE PROYECCION 2017
Santiago	236.453	214.159	318.253	386.471
San Miguel	83.227	77.914	102.987	115.158
Lo Espejo	119.061	113.039	119.430	120.218
La Cisterna	96.417	85.030	91.649	93.057
Cerrillos	71.745	71.6023	82.574	87.114
Estación central	138.314	126.066	142.546	146.477
Pedro Aguirre Cerda	128.459	114.400	121.602	122.579
Sector norte	-	57.146	54.825	55.265 en proporción

COMUNA	densidad poblacional al 1992	densidad poblacional al 2002	densidad poblacional al 2012	densidad poblacional al 2017
Pedro Aguirre Cerda	151,7 [hab/ha]	135,1 [hab/ha]	143,6 [hab/ha]	144,7 [hab/ha]
Sector norte	-	116,9 [hab/ha]	112,2 [hab/ha]	113,1 [hab/ha]

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (INE, 2015)

Desde un contexto general, PAC disminuyó su población entre el periodo intercensal de 1992-2002. Mientras que, según proyecciones del INE al 2012 la comuna pasaría a tener 121.602 [hab] y 122.579 [hab] al 2017, lo que establece un aumento de población, como se advierte en el cuadro 3-5, aun cuando no exista una nueva oferta habitacional, lo que es posible atribuir a la llegada de un gran número de inmigrantes haitianos sobre todo en la Población La Victoria, según declaran los vecinos y la presidenta del a junta vecinal de esta población, Tania Núñez (VER ANEXO 3).

CARTOGRAFÍA 3-7: POBLACION POR MANZANA CENSO 2002

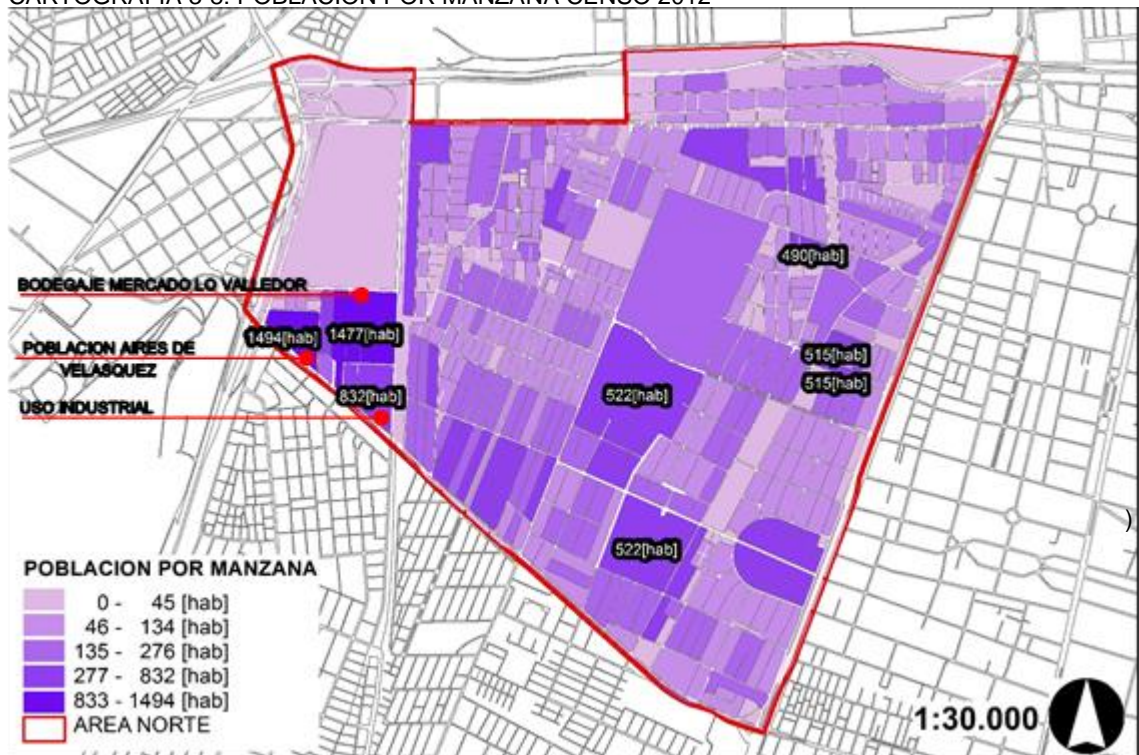


FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (OCUC, 2016b)

Según el Censo 2002, como se muestra en la cartografía 3-7, las máximas concentraciones de población se encuentran en el sector del Mercado de Lo Valledor, y en dos terrenos de uso industrial.

Mientras que, para el Censo del 2012 las máximas concentraciones se encuentran en el sector de bodegaje del Mercado Lo Valledor, en la población Aires de Velásquez y en el mismo terreno industrial, como se muestra en la cartografía 3-8.

CARTOGRAFÍA 3-8: POBLACION POR MANZANA CENSO 2012

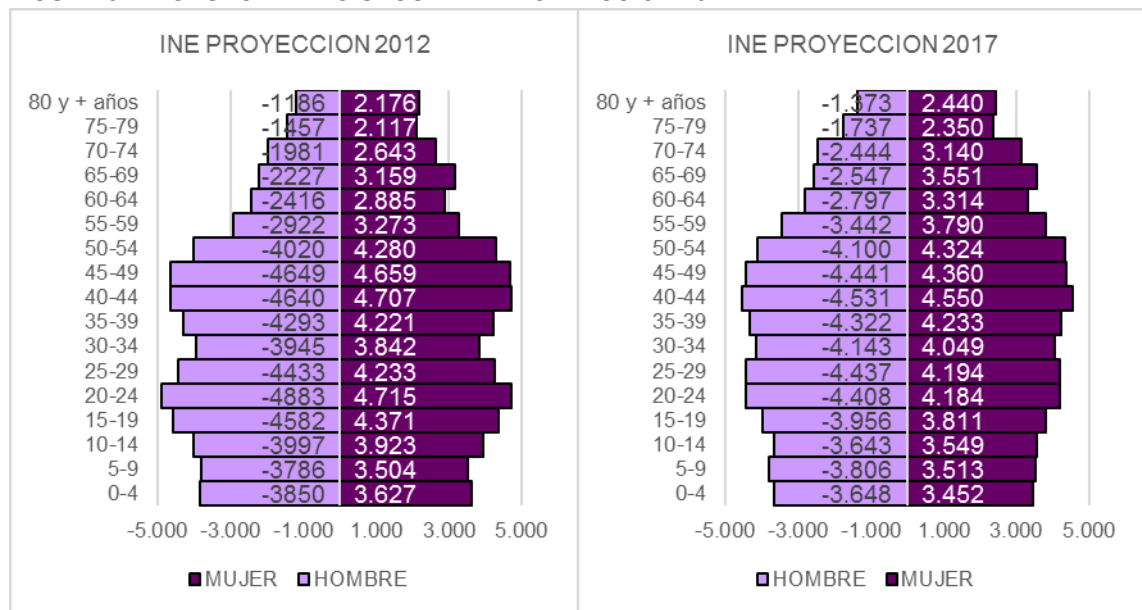


FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE (OCUC, 2016c) (OCUC, 2016c)

En relación a los grupos etarios que conforman la comuna, es posible advertir según proyecciones al 2012 que las máximas concentraciones se encuentran en el grupo de entre 20-24 años, seguido de los grupos de entre 40-49 años, concentrando el 23,2%, como se muestra en la figura 3-11.

Mientras que, para el 2017 se encuentran en los grupos de entre 40-49 años, concentrando el 14,5%, como se muestra en la figura 3-8. Ello plantea que, de mantenerse la distribución registrada, a corto y mediano plazo debería existir una mayor demanda de empleo y vivienda, asociado a las tendencias de este grupo.

FIGURA 3-11: GRUPO ETARIO SEGUN INE PROYECCION 2012  
 FIGURA 3-12: GRUPO ETARIO SEGUN INE PROYECCION 2017



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A BASE (INE, 2015)

A este respecto, cabe señalar según el Censo 2002 que la población económicamente activa de la comuna es el 36,7%, cuyos trabajos se encuentran en su mayoría (53,2%) al interior de la comuna, orientados mayoritariamente a la ocupación de obrero con un 43,9%, como se muestra en el cuadro 3-6

CUADRO 3-6: INDICE DE ENVEJECIMIENTO

COMUNA	IV al 1992	IV al 2002	IV al 2012	IV al 2017
Santiago	44,93	78,08	110,02	132,71
San Miguel	44,94	44,94	91,38	110,58
Lo Espejo	18,69	34,09	63,02	59,18
La Cisterna	33,61	53,65	77,05	93,23
Cerrillos	20,25	34,65	49,81	60,29

Estación central	30,89	48,53	69,37	83,95
Pedro Aguirre Cerda	29,9	52,38	74,69	90,61

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (INE, 2015; PAC, 2014)

Por su parte, el índice de envejecimiento que permite visualizar la relación que existe entre los adultos mayores de 65 años y la población menor de 15 años, establece que PAC se caracteriza por presentar un elevado ritmo de incremento, alcanzando un índice de 90,6 al 2017.

Según el Censo 2002, como muestra la cartografía 3-9, las máximas concentraciones de población mayor de 65 años se encuentran en la población San Joaquín, seguido por la población Villa Yarur y la población Alessandri.

CARTOGRAFÍA 3-9: POBLACION MAYOR DE 65 AÑOS POR MANZANA CENSO 2002



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (OCUC, 2016b)

El nivel socioeconómico predominante en la comuna al Censo 2002, como se muestra en el cuadro 3-7, es el segmento D que concentra al 77,92%

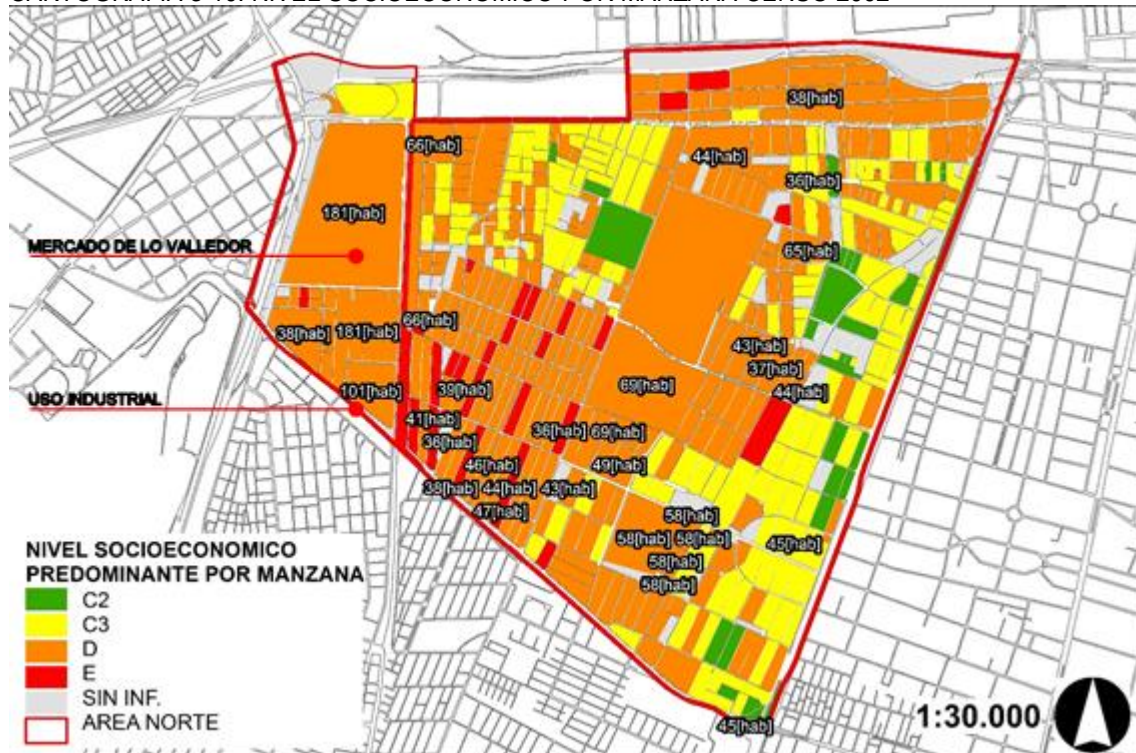
de la población, seguido por el C3 con un 18,13%, lo que establece alta concentración de población de bajos ingresos, situación que se evidencia con los datos de la encuesta Casen al 2015, que señala que, entre sus comunas vecinas, PAC concentra la mayor cantidad de población en situación de pobreza por ingreso (11%) y pobreza multidimensional (31%).

CUADRO 3-7: ESTIMACION DE POBLACION EN SITUACION DE POBREZA

COMUNA	Población estimada en situación de pobreza por ingresos	%	Población estimada en situación de pobreza multidimensional	%
Santiago	7.996	5,9	15.410	11,6
San Miguel	2.186	3,5	7.137	11,6%
Estación central	5.959	6,2	13.736	14,5
Pedro Aguirre Cerda	9.096	11	24.974	31

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (MDS, 2015)

CARTOGRAFÍA 3-10: NIVEL SOCIOECONOMICO POR MANZANA CENSO 2002



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (OCUC, 2016b)

Según el Censo 2002, las máximas concentraciones del segmento D se



encuentran en el sector del Mercado y en un terreno industrial de av. Departamental, como se muestra en la cartografía 3-10

Los habitantes del sector norte, se han organizado en 25 juntas de vecinos (JV), agrupadas en dos unidades territoriales y un encargado que media los requerimientos de las organizaciones comunitarias y la autoridad local.

La JV de La Victoria es la más extensa y unificada del sector norte, atribuible a una cierta homogenización identitaria por la historia de la población, como se muestra en el cuadro 3-8 y la cartografía C-11. Según el Censo 2002, tiene una representación del 12,9% de la población comunal y presenta una densidad poblacional de 236,69 [hab/ha].

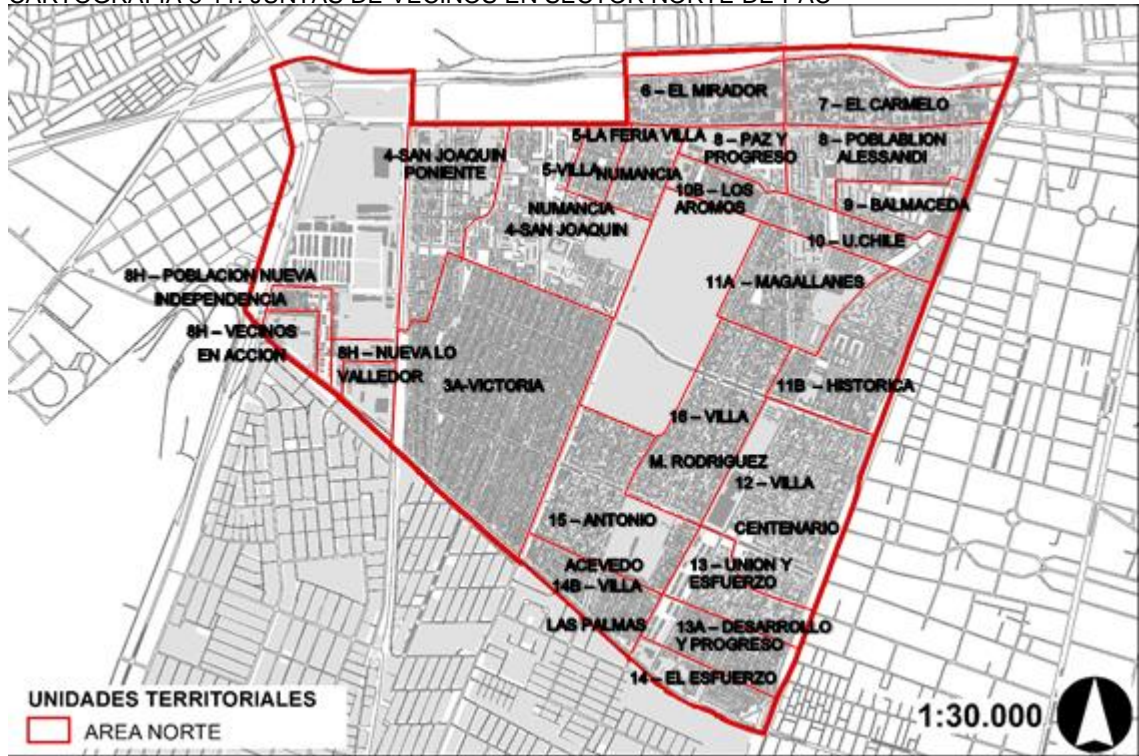
CUADRO 3-8: POBLACION Y DENSIDAD COMUNAL, SECTOR NORTE Y PRINCIPALES JV

COMUNA	CENSO 2002	%	DENSIDAD	INE proyección 2012	%	DENSIDAD
Pedro Aguirre Cerda	114.400	100	135,1 [hab/ha]	121.602	100	143,6 [hab/ha]
Sector norte	57.146	49,95%	116,9 [hab/ha]	54.825	45,08%	112,2 [hab/ha]
El Mirador	1.266	1,10%	91,27 [hab/ha]	1.005	0,82%	72,45 [hab/ha]
El Carmelo	1.426	1,24%	79,66 [hab/ha]	992	0,81%	79,66 [hab/ha]
Población La Victoria	14.798	12,93%	236,69 [hab/ha]	13.740	11,29%	219,44 [hab/ha]

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (OCUC, 2016b; OCUC, 2016c)

La junta vecinal de la Población La Victoria es la organización territorial más extensa y unificada de todo el sector norte, atribuible a una cierta homogenización identitaria por la historia de la población. Según los datos del Censo 2002 por manzana, tiene una representación del 12,9% de la población comunal y presenta una densidad poblacional de 236,69 [hab/ha], como muestra la cartografía 3-11.

CARTOGRAFÍA 3-11: JUNTAS DE VECINOS EN SECTOR NORTE DE PAC



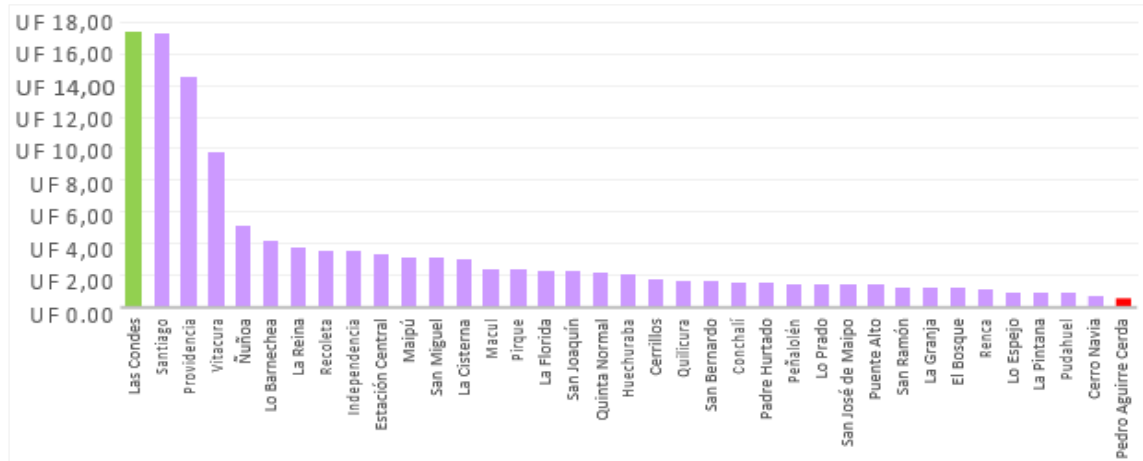
FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (SECPLAN PAC, 2017)

### 3.2.2 SUBSISTEMA ECONÓMICO

El subsistema económico abordado, recopilará brevemente los datos de tenencia de la vivienda y valores de suelo de las propiedades, con el fin de caracterizar las dinámicas del mercado de suelo que presenta el sector norte de la comuna y con ello detectar procesos incipientes de renovación urbana.

En relación a la caracterización del valor del suelo, es preciso tener en cuenta que las dinámicas del mercado de suelo que hacen competir a los habitantes por la localización en sectores estratégicos de la ciudad, establecen patrones de segregación socioespacial frente a los que pueden costear valores de suelos elevados, mayores avalúos fiscales, fondos municipales, gastos municipales y por ende mejor calidad de vida. (Bauer, 2015).

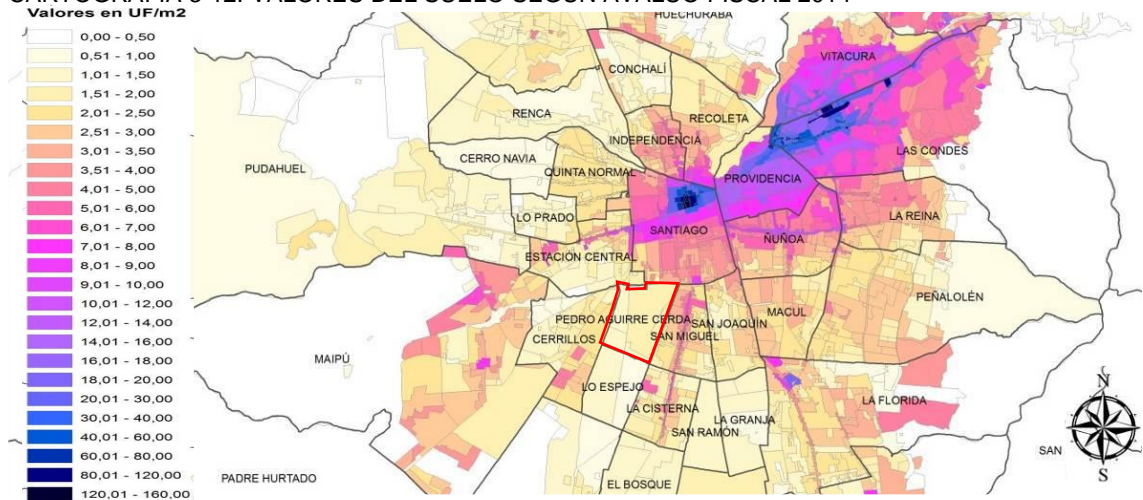
FIGURA 3-13: AVALUO FISCAL UF/m<sup>2</sup> SII 2014



FUENTE: (Bauer, 2015)

En este contexto, según el SII 2014 por comuna, PAC se encuentra en el último lugar con el valor de suelo por avalúo fiscal más bajo (menos de 2 UF/m<sup>2</sup>), entre las 37 comunas que conforman el Gran Santiago, siendo la comuna pericentral con más baja tasación, como muestra la figura 3-13 y la cartografía 3-12.

CARTOGRAFÍA 3-12: VALORES DEL SUELO SEGÚN AVALUO FISCAL 2014



Por otra parte, de acuerdo al estudio “Plusvalía potencial por anuncio de líneas 3 y 6 del Metro” (Atisba & Transsa, 2014), que analizó las transacciones inmobiliarias de uso residencial, actividades terciarias y productivas entre el 2009 hasta el 2014 en un

radio de 300 y 600mts. de cada estación de Metro. En el caso particular de PAC se detectaron pocas variaciones de valor en las zonas residenciales, incrementándose solo en las zonas de comercio, talleres y bodegajes, con una variación significativa de entre un 30% - 31%, señalando que aun así se visualiza un potente centro de servicios que dinamizará el desarrollo urbano del sector como muestra el cuadro 3-9. (pág. 14)

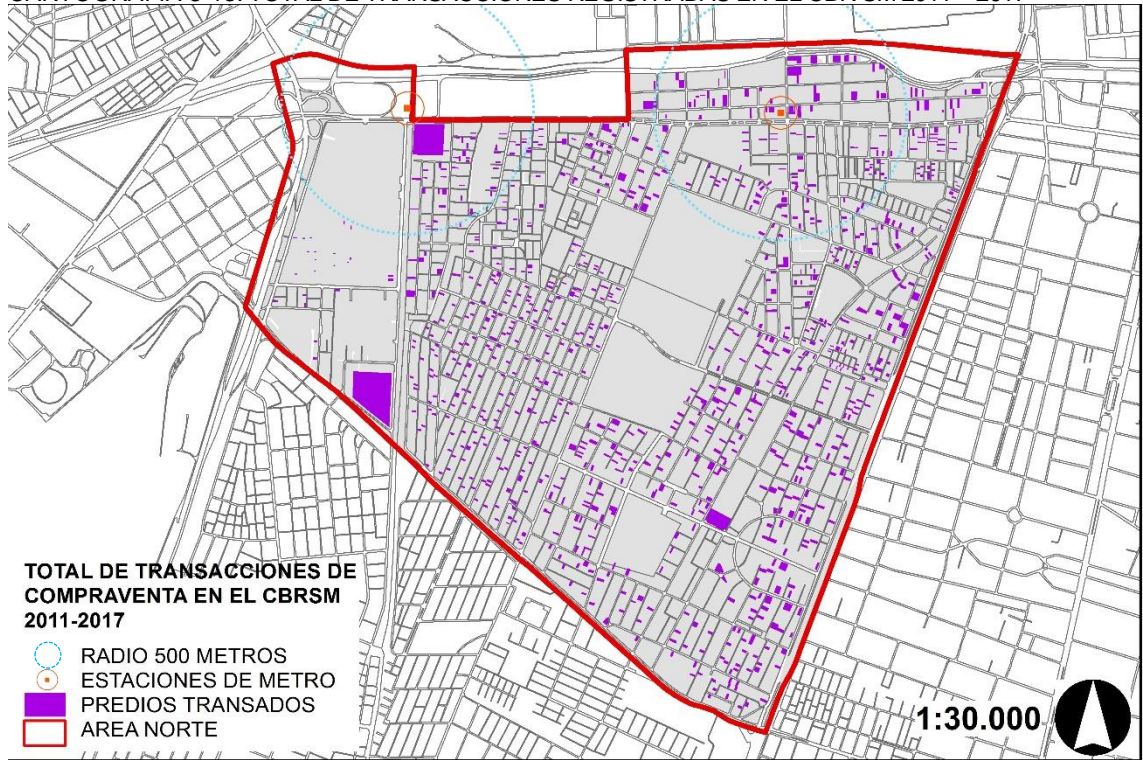
CUADRO 3-9: VALORES DE SUELO SECTORES ALEDAÑOS A LA L6 METRO ENTRE 2009-2014

Tramos entre estaciones	UF/m <sup>2</sup> 2009-2011		UF/m <sup>2</sup> 2012-2014		Incremento del valor	
	cercano a estación	entre estaciones	cercano a estación	entre estaciones	cercano a estación	entre estaciones
Los Leones	departamentos					
	42,27	40,32	48,66	46,89	15%	16%
	oficinas					
Inés de Suarez- Estadio Nacional	45,08	48,55	52,84	56,14	17%	15%
	comercio					
	74,42	58,72	89,26	65,16	20%	11%
Ñuble	departamentos					
	32,96	34,47	40,85	43,51	24%	26%
	casas					
Biobío - Franklin	29,31	26,73	37,81	39,89	29%	49%
	comercio					
	35,09	36,86	59,3	52,9	69%	43%
PAC - Cerrillos	departamentos					
	30,32	27,84	33,56	30,42	10%	9%
	departamentos					
PAC - Cerrillos	23,39	22,95	27,19	28,23	16%	22%
	Comercio, bodegaje e industria					
	13,73	13,23	15,44	15,10	12%	14%
PAC - Cerrillos	casas					
	13,68%	13,94%	13,90%	14,35%	1%	2%
	Comercio, bodegaje e industria					
	6,68	7,53	8,82	10,51	31%	39%

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (Atisba & Transsa, 2014)

Para el sector norte, se precisó la caracterización del valor del suelo, mediante la obtención del registro en detalle de las transacciones registradas en el Conservador de Bienes Raíces de San Miguel entre los años 2011 al 28/09/2017, en base a la base de datos compartida por la empresa INCITI SPA, dedicada al registro de las dinámicas del mercado de suelo y del desarrollo inmobiliario en Chile.

CARTOGRAFÍA 3-13: TOTAL DE TRANSACCIONES REGISTRADAS EN EL CBR SM 2011 – 2017



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (INCITI SPA)

Según estos datos, se establece que la cantidad de transacciones en todo el territorio comunal entre el 2011-2017 alcanza un total de 2365, de las cuales 1011 se localizan en el sector norte dispersas en el territorio.

De este modo, no es posible advertir la intensión de comprar para fusión de terrenos, ni particulares en torno a las estaciones de metro a un radio de 500mts, como se muestra en la cartografía 3-13.

Según las transacciones por año, se advierte que estas no se intensificaron por la llegada del metro los últimos dos años, tal como se observa en el radio de influencia de 500mts. de la estación Lo Valledor. Mientras que, en PAC existe una baja intensidad con respecto a los otros años, como se muestra en el cuadro 3-10.

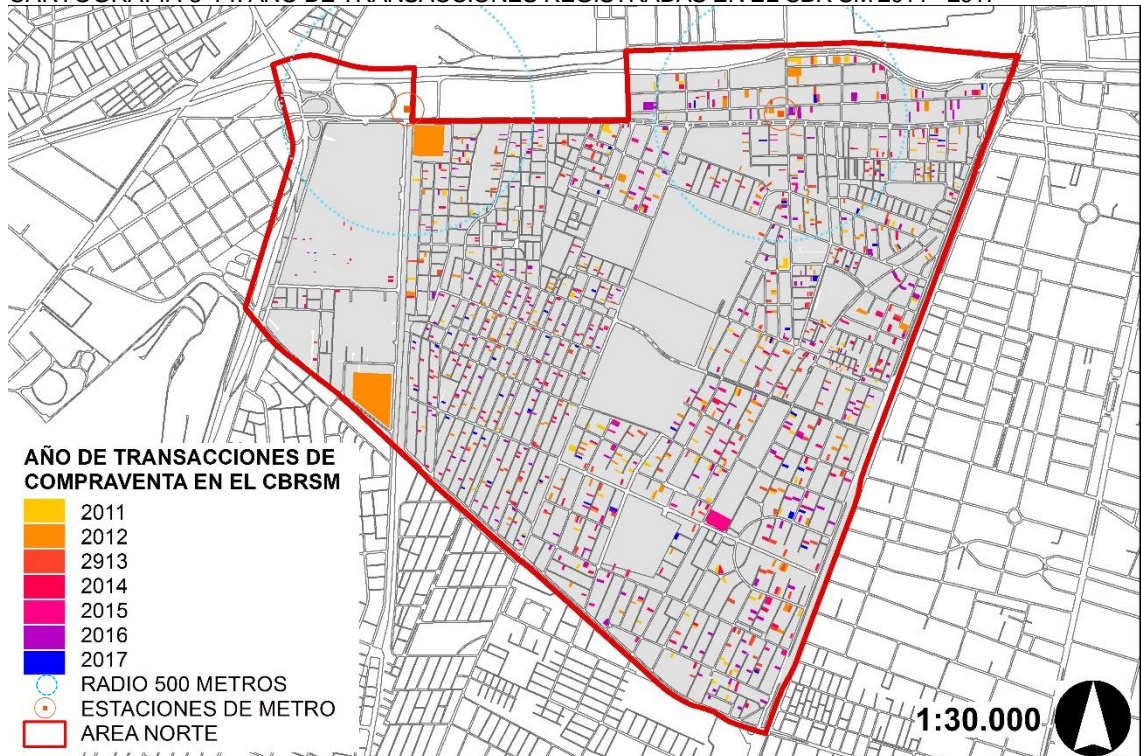
CUADRO 3-10: USO DE SUELO DE LAS TRANSACCIONES SEGÚN AÑO

Año	Total	Industria	Bodega	Comercio	Oficina	Vivienda	Sitio erfazo	Otros	Promedio UF/m <sup>2</sup>
2011	127	3	1	7	0	113	0	3	7,10
2012	154	1	2	5	2	141	2	1	6,28
2013	178	1	2	4	0	170	0	1	6,63
2014	172	2	0	15	0	153	2	0	7,48
2015	148	2	0	12	0	133	1	0	9,37
2016	180	3	1	11	1	160	1	3	8,27
2017	52	0	0	1	1	49	1	0	7,26

FUENTE: ELABORACION PROPIA EN BASE A (INCITI SPA)

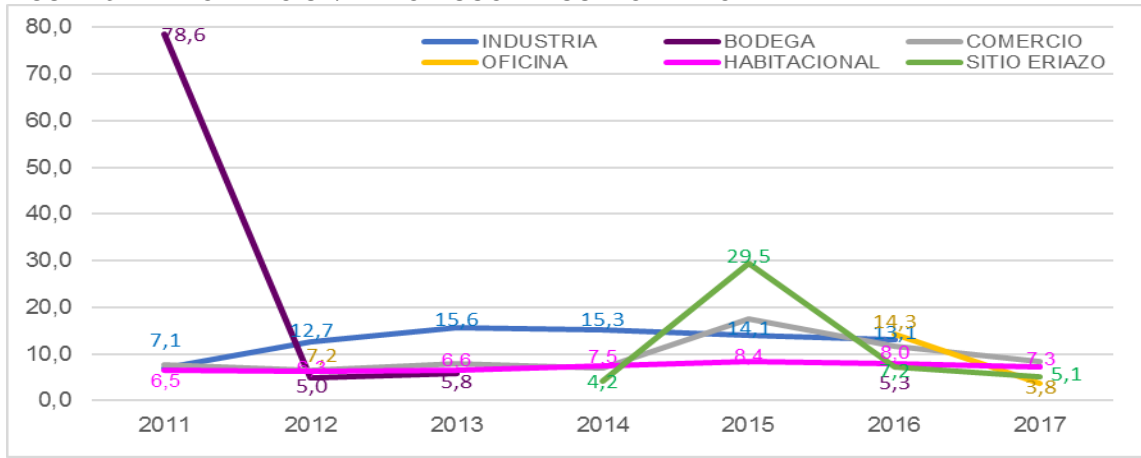
En relación a la diversidad de usos de las transacciones por año, se observa que en su gran mayoría es de uso habitacional con un 90,9%, seguido por propiedades de uso comercial con un 5,44%, siendo el año 2013 el periodo con mayores transacciones de vivienda anual con un 95,5%, como se muestra en la figura 3-14.

CARTOGRAFÍA 3-14: AÑO DE TRANSACCIONES REGISTRADAS EN EL CBR SM 2011 - 2017



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (INCITI SPA)

FIGURA 3-14: PROMEDIO UF/m<sup>2</sup> POR USO DE SUELO Y AÑO



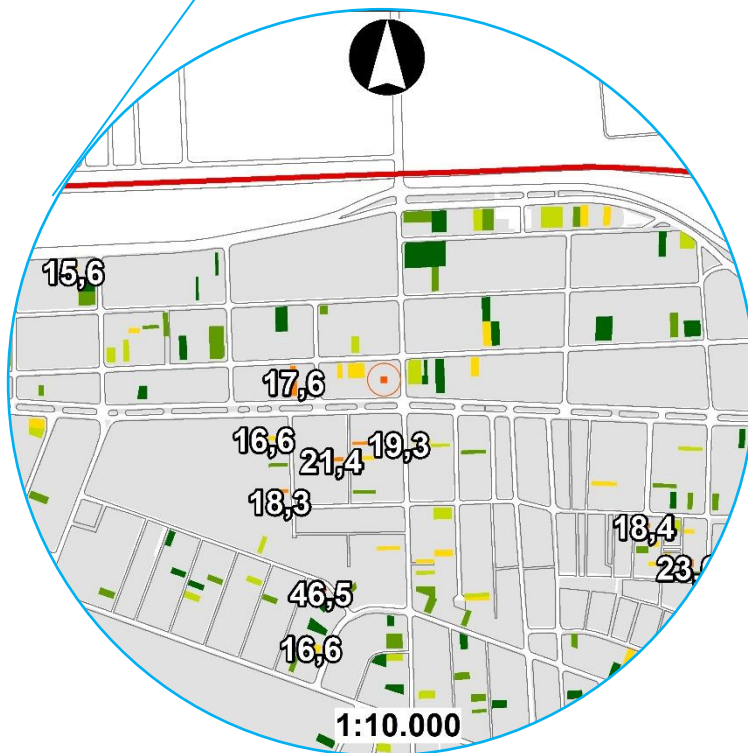
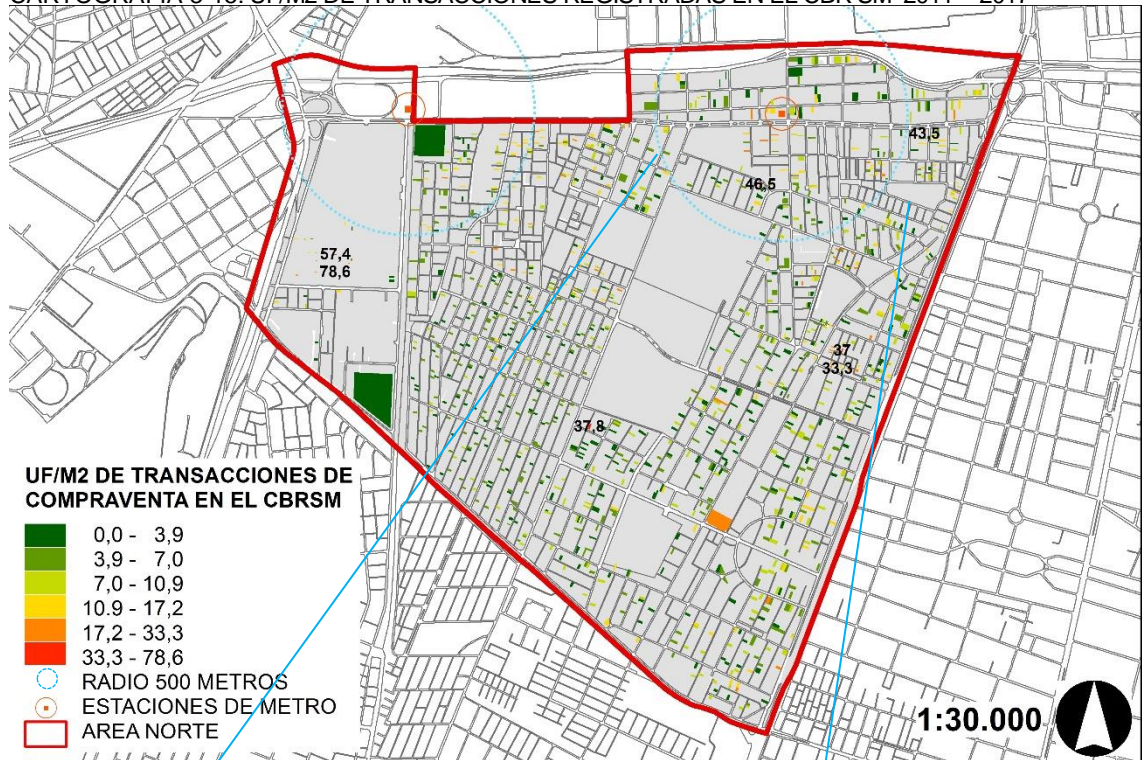
FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (INCITI SPA)

El valor del suelo promedio entre 2011-2017 es de 7,48 [UF/m<sup>2</sup>] en el sector norte de la comuna, registrándose la mayor alza el 2015 con 9,37 [UF/m<sup>2</sup>].

Mientras que, un análisis detallado por uso de suelo establece que la mayor alza se registró en una transacción de bodegaje en el Mercado de Lo Valledor el año 2011, que sobrepasa considerablemente la media de otros usos y otros años con 78,6 [UF/m<sup>2</sup>], igual situación ocurre el 2015 en un sitio eriazo del núcleo Ochagavía, como se muestra en la cartografía 3-15.

A su vez, la vivienda varía levemente su valor de suelo a lo largo de los años, alcanzando su máximo al 2015 con 8,4 [UF/m<sup>2</sup>] para volver a caer al 2017.

CARTOGRAFÍA 3-15: UF/M2 DE TRANSACCIONES REGISTRADAS EN EL CBR SM 2011 – 2017



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (INCITI SPA)



Por su parte, es posible advertir en torno a la estación PAC que existen pequeñas variaciones de aumentos de valor del suelo, pasando de rangos inferiores de entre 3 y 11 [UF/m<sup>2</sup>], a rangos de entre 11 a 46,5 [UF/m<sup>2</sup>], situación que no ocurre en la estación Lo Valedor.

CARTOGRAFÍA 3-16: DENSIDAD KENDALL DE TRANSACCIONES REGISTRADAS DEL 2011 - 2017



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (INCITI SPA)

Finalmente es posible constatar en base a un análisis de densidad de todas las transacciones realizadas en el sector norte, según la cartografía 3-16, que las dos máximas concentraciones se encontrarían en torno a la población La Victoria, Magallanes, Villa Yarur, Ochagavía.

En relación a la tenencia de la vivienda en la comuna al Censo 2002, se establece que el grupo predominante es la vivienda propia pagada que concentra el 66,89% del total, cifra superior a la media regional (MINVU & Trivelli y Cía., 2015), atribuible a los

programas habitacionales que asignaron titularidad en la década de 1950-1960. Mientras que, al Censo 2012 esta situación decae levemente en un 58,35%, como muestra el cuadro 3-11.

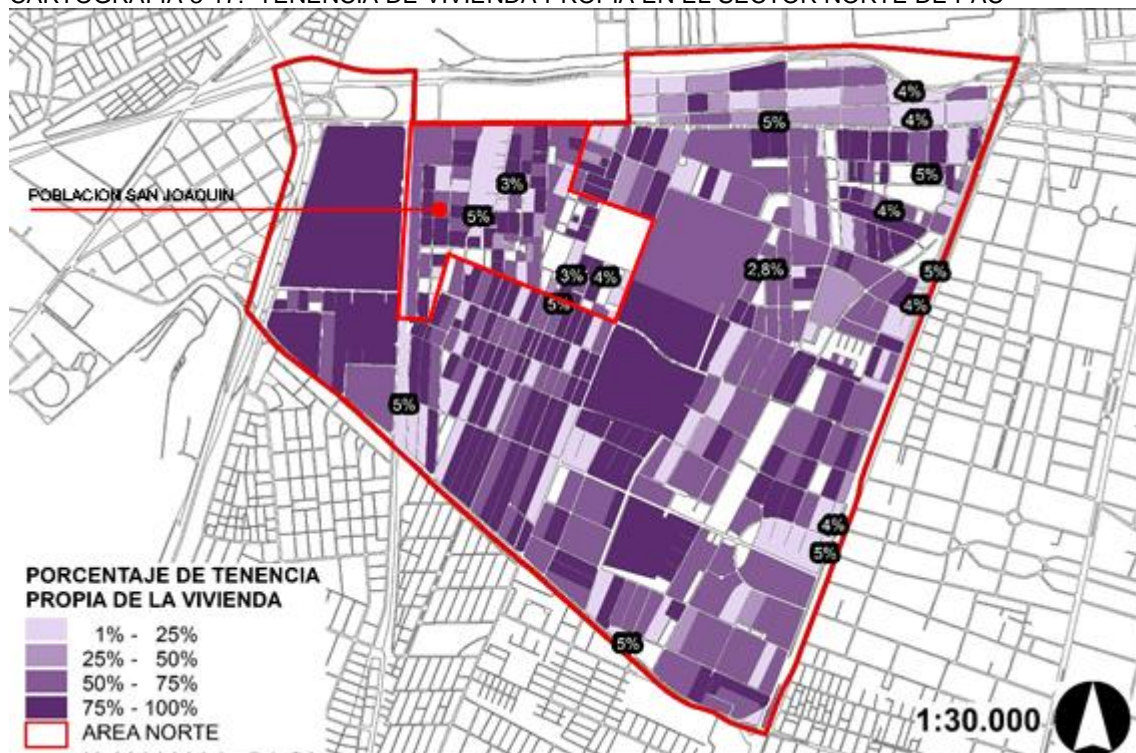
CUADRO 3-11: TENENCIA DE LA VIVIENDA COMUNAS ALEDAÑASA PAC

COMUNA	CENSO 2002			CENSO 2012		
	total	propia	arriendo	total	propia	arriendo
Santiago	64.167	20.623	29.975	123.995	19.408	69.790
San Miguel	20.613	10.673	5.166	29.287	9.491	7.657
Lo Espejo	24.330	16.232	3.372	24.330	14.981	3.268
La Cisterna	21.872	12.877	5.027	21.872	10.674	5.506
Cerrillos	17.720	10.049	3.255	21.867	12.298	4.044
Estación central	30.923	18.399	4.852	30.923	15.876	9.483
Pedro Aguirre Cerda	27.505	18.399	4.852	27.505	16.433	4.534

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (MINVU & Trivelli y Cía., 2015)

Según el Censo 2002, las máximas concentraciones se encuentran dispersas en el territorio, al igual que las mínimas concentraciones, con una leve concentración en San Joaquín, como muestra en la cartografía 3-17.

CARTOGRAFÍA 3-17: TENENCIA DE VIVIENDA PROPIA EN EL SECTOR NORTE DE PAC



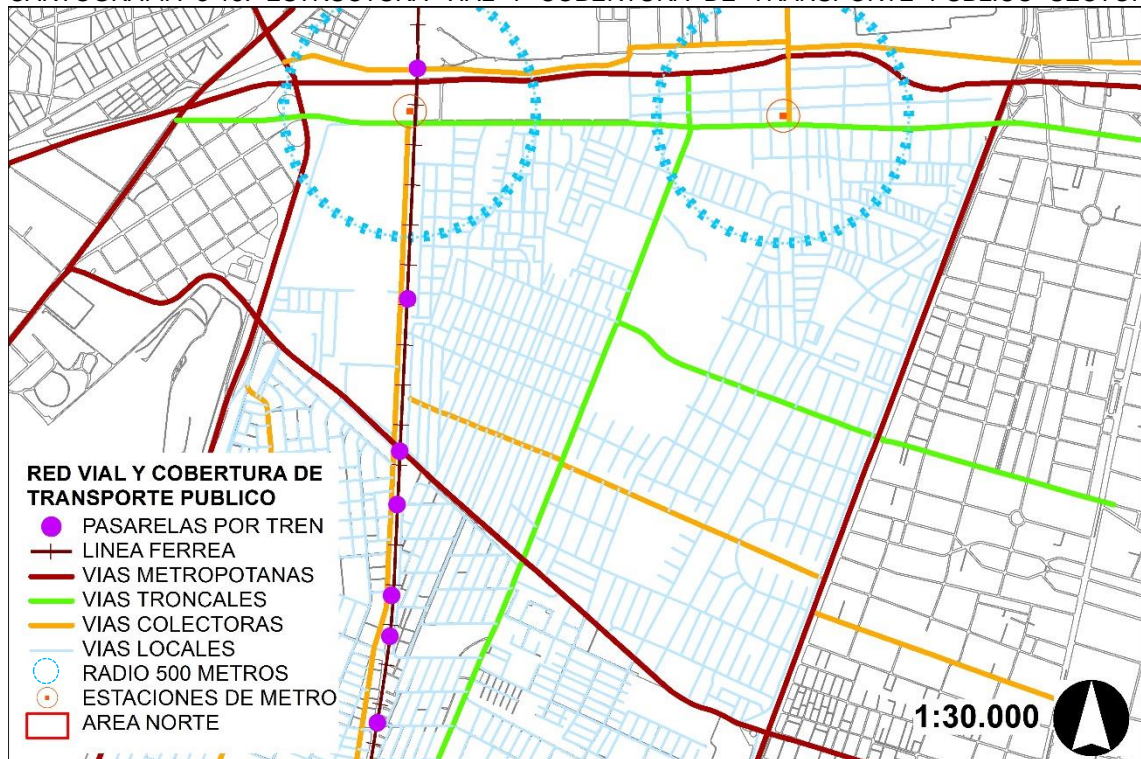
FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (OCUC, 2016b)

### 3.2.3 SISTEMA URBANO

El análisis del subsistema urbano, recopilará brevemente las consideraciones de infraestructura urbana, usos de suelo y vivienda en el sector norte de PAC.

La comuna se encuentra delimitada por 3 autopistas, que conectan a la comuna con el resto de la región, mientras que la av. Departamental permite una conectividad metropolitana, las vías troncales av. Carlos Valdovinos, av. Clotario Blest, av. Salesianos y av. Maipú una conectividad intercomunal y las vías locales cubren los desplazamientos al interior de la comuna, como se muestra en cartografía 3-18.

CARTOGRAFÍA 3-18: ESTRUCTURA VIAL Y COBERTURA DE TRANSPORTE PUBLICO SECTOR

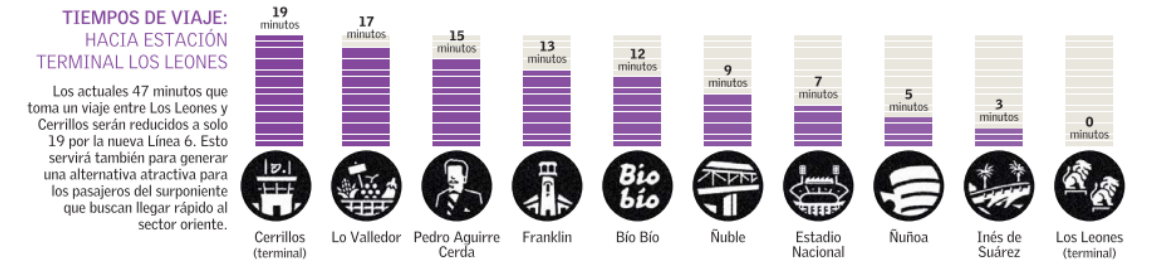


FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (SECPLAN PAC, 2017)

En relación al transporte público, el sector norte cuenta actualmente con una conectividad privilegiada con respecto al resto de la comuna, tras la puesta en

marcha del Metro L6, que conecta a sus habitantes con la estación Los Leones en 15 minutos, beneficiando a más de 8,5 millones de pasajeros al año en la comuna (METRO de Santiago, 2017), como se muestra en la figura 3-15.

FIGURA 3-15: TIEMPOS DE VIAJE EN LA NUEVA LÍNEA 6 DEL METRO



FUENTE: (Bravo, 2017)

Sin embargo, la actual localización de esta inversión pública, materializada con la ejecución de las estaciones; Pedro Aguirre Cerda y Lo Valledor; y la operacionalización del servicio de la línea 6, que lograría incrementar la conectividad y accesibilidad del sector norte de la comuna, fue proyectada con posterioridad al anuncio de su realización en el 2009.

FIGURA 3-16: TRAZADO DE LA NUEVA LÍNEA 6 AL 2010



FUENTE: (METRO S.A., 2011)

En ese entonces, el trazado sur-poniente de esta línea se planteaba paralelo a la

av. Isabel Riquelme entre las comunas de PAC y Santiago, considerando la ubicación de la estación Club Hípico en la intersección con la av. del mismo nombre, la estación Maestranza en la intersección con la av. General Velásquez y la estación PAC que conectaría al futuro proyecto Portal Bicentenario en Cerrillos, como se muestra en la figura 3-16.

En este contexto, la propuesta supondría un menor impacto en la conectividad y dinamismo en la comuna de PAC. Situación que, alertó a la comunidad, a la contraparte técnica del municipio y a su autoridad local, en ese entonces liderado por la alcaldesa Claudina Núñez (2008-2015).

FIGURA 3-17: TRAZADO DE LA NUEVA LINEA 6 AL 2012



FUENTE: (Fernández, Yévenes, & Blanco, El Metro)

Ello permitiría, aunar los esfuerzos para constituirse como contraparte local activa y gestionar instancias de negociación con el METRO S.A., SECTRA y MIDEPLAN, para dar a conocer las críticas suscitadas al trazado y señalar las ventajas comparativas que su relocalización, traería consigo a las comunidades, al Mercado de Lo Valledor, al tren Rancagua Express y en definitiva a la

reactivación urbana del sector norte de PAC.

De este modo, se logra modificar la propuesta de trazado, ubicación y nombres de las estaciones de metro en el 2012, dando paso a la estación PAC y Lo Valledor, como se muestra en las figuras 3-17 al 3-21. (según lo relatado por ex alcaldesa y ex asesor urbano en entrevistas realizadas disponibles en ANEXO 3).

FIGURA 3-18: ESTACIÓN LO VALLEDOR- METRO L6

FIGURA 3-19: ESTACIÓN LO VALLEDOR- METRO L6 Y TRASBORDO RANCAGUA EXPRESS



FIGURA 3-20: ESTACION PEDRO AGUIRRE CERDA – METRO L6

FIGURA 3-21: ESTACION PEDRO AGUIRRE CERDA – METRO L6 Y CASAS ALEDAÑAS

FUENTE 3-16 Y 3-17: (Araneda, 2017)

FUENTE 3-18 Y 3-19: (YOUTUBE, 2017)

A este respecto, la empresa METRO S.A. señala que: *“el cambio de trazado mejora los indicadores de rentabilidad social del proyecto. Las estaciones Maestranza y Club Hípico, en sus nuevas ubicaciones prestarán un mejor servicio a la comunidad, mejorando la conectividad de este nuevo trazado con los ejes de*

*transporte actuales y futuros asociados a Transantiago y ferrocarriles". (METRO S.A., 2012, pág. 117)*

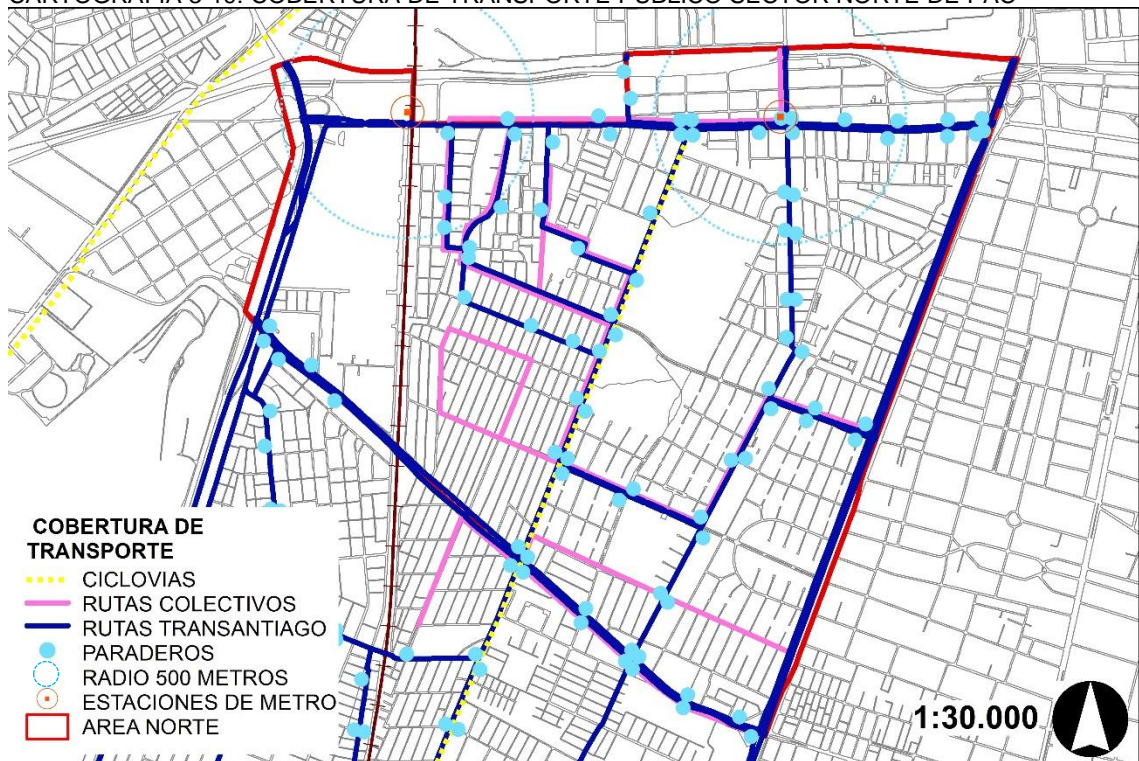
Tras la aprobación de estas consideraciones, la propuesta del trazado de la línea 6, se posicionaría con una rentabilidad social de 7,61%, sobrepasando el rango mínimo de 6% que exige el MIDEPLAN para validar este tipo de inversiones públicas y superando los índices proyectados para la línea 3, debido al incremento de pasajeros servidos, tras la intermodalidad generada con el Tren Rancagua express, una mayor demanda por densidad de población cercana a 600 metros. (Flores, 2010; SEREX UC, 2010; Atisba Ltda., 2016)

A su vez, la conexión intermodal con el tren Rancagua Express, que recorre en 50min. la distancia entre el terminal Alameda en Estación Central al terminal Rancagua y las propuestas posteriores de generar conexiones con terminales de buses y ciclovías, propician el incremento de conectividad y accesibilidad del sector norte de PAC al constituir un nodo multimodal en la estación Lo Valledor (Gomez-Lobo, 2017)

Sin embargo, las obras del tren Rancagua express, pese a disminuir los tiempos de viajes a escala regional, es considerado por la comunidad, el Concejo Municipal y las autoridades locales como una barrera físico-espacial que divide el territorio en sentido poniente-oriente, genera adicionalmente cruces vehiculares con alto riesgo de inundación y no consideró las debidas instancias de participación ciudadana en su desarrollo e implementación. Ello, derivó en una Reclamación ante el Servicio de Evaluación Ambiental el 2013, que decretó una resolución favorable para la comunidad con las debidas obras compensatorias de mitigación al espacio público, que hasta la fecha no se han concretado (PAC, 2014, pág. 79).

El sector norte de PAC cuenta con cobertura del Transantiago, asociada a 13 recorridos troncales y 3 recorridos alimentadores por las calles perimetrales de cada población, además de 4 líneas de taxis colectivos, como se muestra en la cartografía 3-19.

CARTOGRAFÍA 3-19: COBERTURA DE TRANSPORTE PUBLICO SECTOR NORTE DE PAC



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (SECPLAN PAC, 2017)

Por su parte, los vecinos se declaran insatisfechos con el sistema de transporte público en superficie, según señala la ex alcaldesa Claudina Núñez y el ex asesor urbano Claudio Contreras en entrevistas realizadas (ver ANEXO 3), frente a los efectos de saturación y baja frecuencia del Transantiago, en tanto que su baja cobertura al interior de las poblaciones, dificulta la accesibilidad con el Metro, donde, además los paraderos se encuentran colapsados.

Adicionalmente a ello, se considera necesario generar intermodalidad con cicloviás, considerando que existe un alto porcentaje de vecinos que se movilizan



en bicicleta a sus trabajos por la cercanía de la comuna al centro, como se muestra en el cuadro 3-12.

CUADRO 3-12: GENERACION DE VIAJES EN DIA LABORAL SEGÚN MODO DE TRANSPORTE

COMUNA	Transporte público (miles)	%	Transporte privado (miles)	%	Resto motorizado (miles)	%	No motorizado (miles)	%	Total (miles)
Santiago	266.6	27.3	204.5	20.9	17.7	1.8	488.5	50.0	977.4
San Miguel	86.1	27.0	887.5	27.5	4.2	1.3	141.0	44.2	318.9
Lo Espejo	78.1	24.4	61.6	19.3	7.8	2.4	172.4	53.9	319.9
La Cisterna	67.5	24.8	67.1	24.7	5.7	2.1	131.5	48.4	271.8
Cerrillos	65.5	30.6	49.7	23.2	5.2	2.4	93.6	43.7	214
Estación central	81.1	24.7	74.5	22.7	12.9	3.9	160	48.7	328.5
Pedro Aguirre Cerda	87.7	28.2	80.2	25.8	11.3	3.6	131.9	42.4	311

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (SECTRA, 2014)

Mientras que, existen otros proyectos de inversión pública en la comuna, que son desarrollados en el siguiente cuadro 3-13:

CUADRO 3-13: PROYECTOS PARA PAC

PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE DE SANTIAGO 2025	
AUTOPISTA COSTANERA CENTRAL	En etapa de estudio, contempla la construcción soterrada y en trinchera de una autopista concesionada de 12 km de longitud para conectar el sector suroriente de Santiago con la autopista Ruta 78.
CICLOVÍAS	Contempla la construcción de 21 km de ciclovía en av. Carlos Valdovinos, av. Cerrillos, av. Av. Plan Regulador, av. Bombero Ossandón, paralelo a Rancagua Express, av. La marina, av. San Nicolás, av. Lo Ovalle
PROGRAMA QUIERO MI BARRIO	
VILLA ALESSANDRI LO VALLEDOR NORTE II	pretende resolver los problemas de deterioro urbano de veredas, ausencia y/o mala calidad de equipamiento comunitario, recuperación de espacios públicos, escases de áreas verdes, iluminación, acceso para personas con movilidad reducida y el fortalecimiento de las redes sociales, a través de mesas participativas mediante un "diagnóstico compartido"

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (Miranda & Vidal, 2016; SECTRA, 2012; PAC, 2017)

La comuna cuenta con 52 [ha] de área verde según el PLADECO 2014-2018 (PAC, 2014), de las cuales 45,49 [ha] se emplazan en el sector norte, concentrando cerca del 87,48% del total comunal.

El informe de Estado sobre el Medio Ambiente (MMA, 2011) establece además otros indicadores complementarios de las áreas verdes, señalando que PAC

cuenta con 186 áreas verdes, donde el área más grande representa el 20,5% del total comunal, la cohesión entre ellas es del 98,8%, el promedio de la distancia entre vecinos es de 0,8 y la superficie por habitantes al Censo 2002 es de 4,8 [m<sup>2</sup>/hab] , 4,54 al 2012 y 4,51 según al 2017, por debajo del estándar internacional de la OMS de 9 [m<sup>2</sup>/hab], como se muestra en cuadro 3-14 y 3-15.

CUADRO 3-14: INDICADORES RELATIVOS AL AREA VERDE COMUNAL

COMUNA	N° áreas verdes	Superficie en hectáreas	Porcentaje superficie del Gran Santiago	Índice fragmento más grande	Índice de cohesión	Índice de vecino más cercano	Superficie m <sup>2</sup> /hab
Santiago	265	191,2	5,0%	20,6	99,2	0,7	9,5
San Miguel	72	21,4	0,6%	14,2	98,6	0,8	2,7
Lo Espejo	165	30,9	0,8%	10,7	98,6	0,8	2,7
La Cisterna	52	39,8	1,0%	59,8	99,4	0,9	4,7
Cerrillos	191	134,9	3,5%	39,8	99,5	0,7	18,8
Estación central	303	82,8	2,2%	9,5	98,7	0,7	6,3
Pedro Aguirre Cerda	186	55,3	1,4%	20,5	98,8	0,8	4,8

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (MMA, 2011, pág. 230)

CUADRO 3-15: INDICADORES RELATIVOS AL AREA VERDE COMUNAL

COMUNA	Superficie m <sup>2</sup> /hab CENSO 2002	Superficie m <sup>2</sup> /hab INE PROYECCION 2012	Superficie m <sup>2</sup> /hab INE PROYECCION 2017
Pedro Aguirre Cerda	4.8	4.54	4.51
Sector norte	7.9	8.29	8.23 (en proporción)

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA 2017, EN BASE A (INE, 2015)

Mientras que, el sector norte de la comuna, al albergar en su totalidad las superficies del parque André Jarlán y Pierre Dubois, contaría con indicadores cercanos al estándar internacional con 7,9 [m<sup>2</sup>/hab] al Censo 2002, a 15min. de distancia desde los extremos más alejados, asociados a las Poblaciones El Mirador, El Carmelo y Aires de Velásquez, como se muestra en la cartografía 3-20.

CARTOGRAFÍA 3-20: INFLUENCIA DEL AREA VERDE SEGÚN TIEMPO DE CAMINATA



FUENTE: (Fuentes, 2012, pág. 22)

CARTOGRAFÍA 3-21: AREAS VERDES EN EL SECTOR NORTE DE PAC



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (SECPLAN PAC, 2017)

Situación que, advierte una condición de disparidad de áreas verdes entre el resto de la comuna y el sector norte, que internamente presenta una baja cobertura a escala barrial.

En relación al equipamiento comunal, se establece que la comuna está por debajo de los estándares de sus comunas vecinas en educación, infraestructura de salud y equipamientos culturales, como se muestra en el cuadro 3-16.

CUADRO 3-16: EQUIPAMIENTO COMUNAL EN EL SECTOR NORTE DE PAC

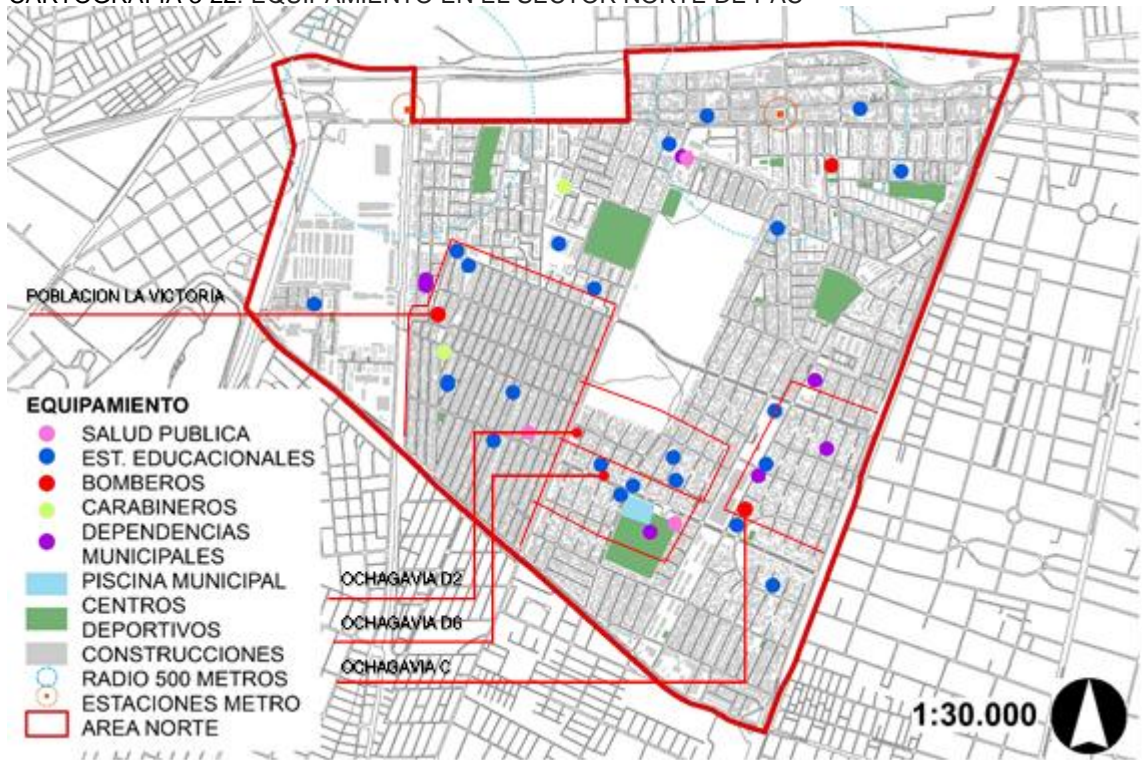
Comuna	Establecimientos o educacionales	Índice de educación p/c 1000 hab Censo 2012	Infraestructura de Salud Pública	Índice de Salud Pública p/c 1000 hab Censo 2012	Equipamientos Culturales	Índice de Equipamiento Cultural p/c 1000 hab. Censo 2012
Santiago	85	0.27	11	0.03	70	0,22
San Miguel	30	0.29	5	0.05	4	0,04
Lo Espejo	10	0.08	3	0.03	1	0,01
La Cisterna	29	0.32	2	0.02	2	0,02
Cerrillos	7	0.08	1	0.01	3	0,04
Estación central	17	0.12	2	0.01	8	0,06
Pedro Aguirre Cerde	12	0.19	3	0.02	2	0,02

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (OCUC, 2015; OCUC, 2016b; OCUC, 2016e)

El equipamiento en el sector norte se encuentra disperso, contando con 6 dependencias municipales, 23 establecimientos educacionales, 1 estación de bomberos, 2 retenes de carabineros, 1 piscina municipal y 17,65 [ha] de centro deportivos.

Situación que, define áreas mejor equipadas como: la Población La Victoria, Ochagavía, como se muestra en cartografía 3-22.

CARTOGRAFÍA 3-22: EQUIPAMIENTO EN EL SECTOR NORTE DE PAC



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (SECPLAN PAC, 2017)

CUADRO 3-17: EMPRESAS POR COMUNA SII 2014

Comuna	Número de empresas SII 2014	Total de ventas UF	Empleados dependientes
Santiago	57.952	2.981.003.620	1.100.657
San Miguel	7.368	68.663.001	72.919
Lo Espejo	2.960	10.538.006	12.941
La Cisterna	5.956	34.561.414	34.660
Cerrillos	3.664	149.601.510	48.520
Estación central	6.652	129.496.910	76.518
Pedro Aguirre Cerda	4.266	21.478.931	12.975

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017 EN BASE A (SII, 2014)

Según el SII 2014, PAC presenta un mayor número de empresas que Cerrillos y Lo Espejo, pero es la penúltima con más bajos ingresos y empleabilidad. Situación que, identifica la carencia de este tipo de actividades, como muestra cuadro 3-17, aun cuando el Mercado de Lo Valledor es el principal centro de abastecimiento de frutas y verduras del Gran Santiago.

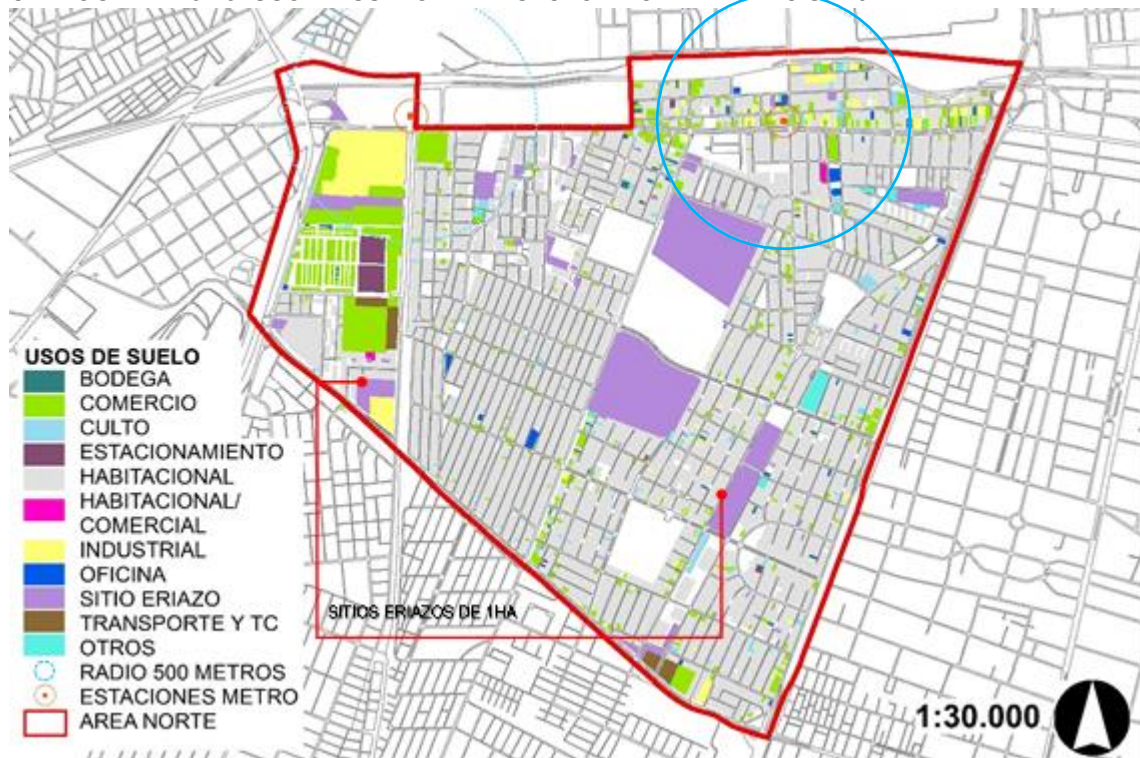
Por su parte, según el SII al 2015, los sitios eriazos en la comuna son 66 con una superficie de 9,69 [ha], de las cuales 3 tienen más de 1 [ha]; 2 de propiedad pública en torno al núcleo Ochagavía y 1 privada contiguo a la Población Nueva Lo Valledor, como se muestra en el cuadro 3-18.

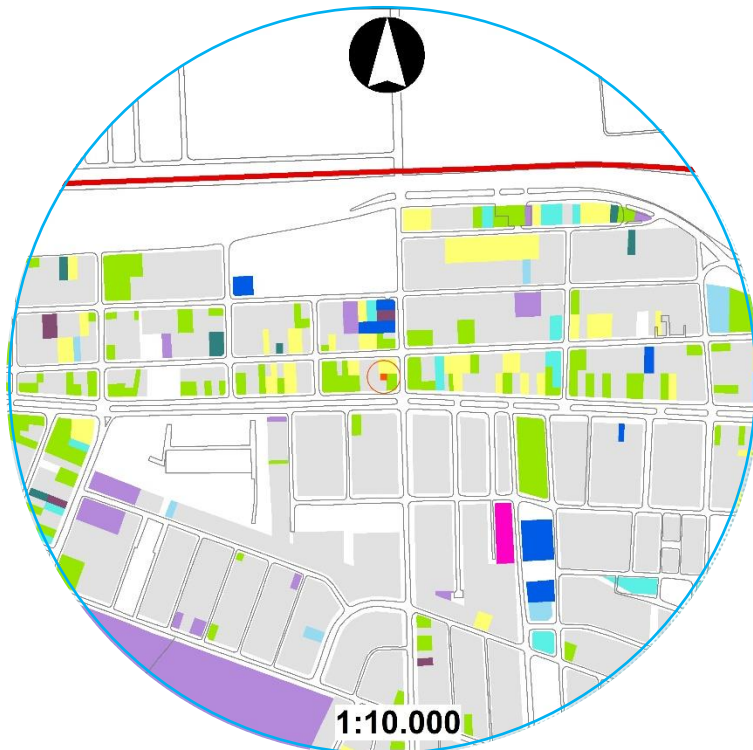
CUADRO 3-18: SITIOS ERIAZOS POR COMUNA SII 2015

Comuna	cantidad	superficie	Pedios sobre 1 hectárea	propietario
San Miguel	169	18.10	1	1 persona jurídica pública
Lo Espejo	48	26.65	7	1 persona jurídica privada 6 persona jurídica pública
La Cisterna	131	8.32	0	-
Cerrillos	215	417.39	62	31 persona jurídica privada y 30 persona jurídica pública
Estación central	434	121.55	37	4 persona jurídica privada 30 persona jurídica pública, 3 Persona natural
Pedro Aguirre Cerda	66	9.69	3	1 persona jurídica privada 2 persona jurídica pública

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (MINVU & Trivelli y Cía., 2015)

CARTOGRAFÍA 3-23: USO DE SUELO EN EL SECTOR NORTE DE PAC SII 2014





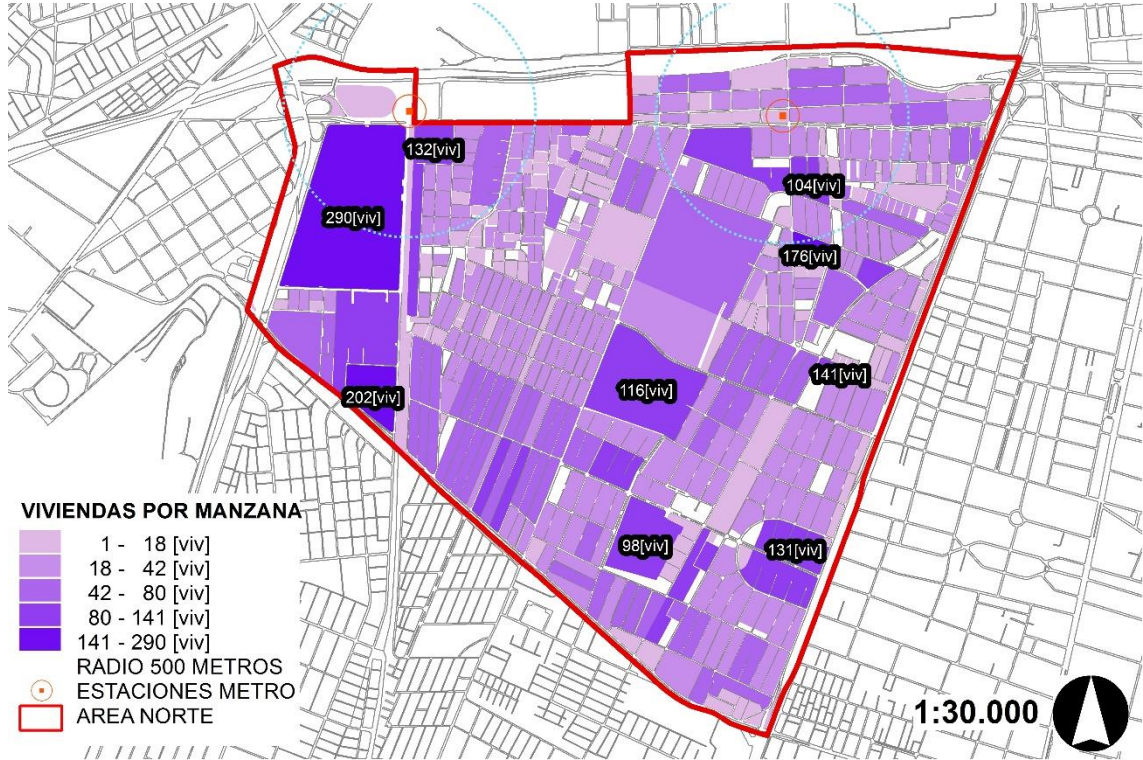
FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (SECPLAN PAC, 2017)

Mientras que, un detalle de las actividades terciarias y productivas en el sector norte de la comuna según el SII 2014, permiten identificar que las máximas concentraciones de actividad comercial e industrial de escala barrial se agrupan en torno a la estación PAC y en el eje av. Clotario Blest, a escala comunal estos usos se concentran en torno al Mercado de Lo Valledor.

Se advierte además que la actividad con mayor cantidad de patentes es la comercial con 2403 a escala comunal y 1332 en el sector norte, como se muestra en la cartografía 3-23.

En relación a la vivienda en la comuna, según el Censo 2002 existe un total de 28.460 y 28.819 al 2012, lo que advierte un aumento menor en comparación a sus comunas vecinas del pericentro, asociado al retraso del desarrollo inmobiliario.

CARTOGRAFÍA 3-24: VIVIENDA POR MANZANA CENSO 2002 SECTOR NORTE DE PAC



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (OCUC, 2016b)

Según el Censo 2002, las máximas concentraciones de vivienda se encuentran en el sector del Mercado de Lo Valledor, y en dos terrenos de uso industrial, como se muestra en cartografía 3-24.

Por su parte, la cantidad de hogares por vivienda al Censo 2002 tiene una relación casi 1 a 1, ya que por cada vivienda existirían 0,93 hogares y condición que aumentaría levemente para el 2012 a 1,06 hogares por vivienda, como se muestra en el cuadro 3-19.

CUADRO 3-19: VIVIENDAS POR COMUNA

COMUNA	CENSO 1992		CENSO 2002		INE PROYECCION 2012		Variación viviendas
	viviendas	hogares	viviendas	hogares	viviendas	hogares	
Santiago	63.727	64.453	77.514	71.481	149.593	62.485	92,99%
San Miguel	20.340	21.143	22.655	22.427	32.170	22.105	42,00%
Lo Espejo	25.637	28.705	24.896	28.550	25.014	27.371	0,47%
La Cisterna	22.772	24.287	22.817	23.770	27.483	21.403	20,45%
Cerrillos	17.068	17.909	19.811	19.521	23.178	19.406	17,00%



Estación central	33.289	36.055	32.357	35.508	36.708	33.638	13,45%
Pedro Aguirre Cerda	29.515	32.867	28.460	30.461	28.819	27.019	1,26%
Sector norte	-	-	14.563	15.561	-	-	

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (INE, 2015; INE, 2008)

El déficit habitacional registrado al Censo 2002, señala que la comuna presenta una demanda mayor que Cerrillos, San Miguel y La Cisterna con un requerimiento de 5.955 [viv] (PAC, 2014, pág. 211), como se muestra en el cuadro 3-20

CUADRO 3-20: DEFICIT HABITACIONAL COMUNAL

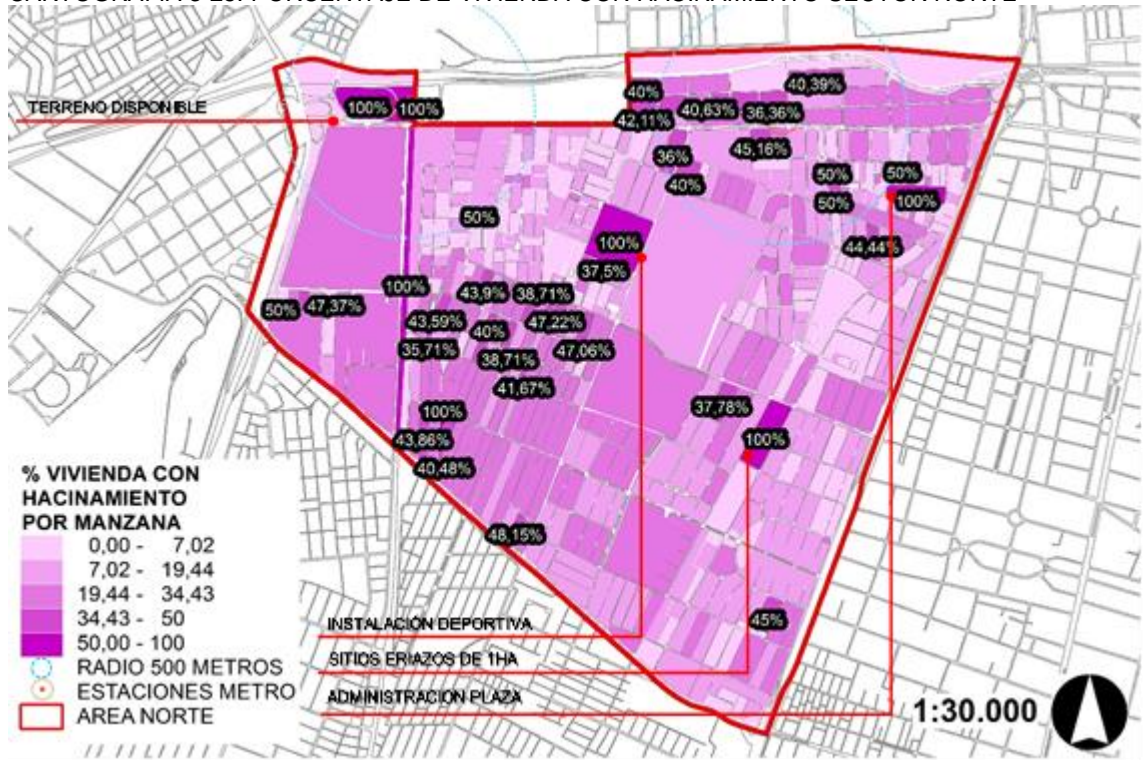
COMUNA	requerimiento de nuevas viviendas Censo 2002	%Vivienda aceptable	%Vivienda recuperable	%Vivienda irrecuperable	%Vivienda con hacinamiento Casen 2013
Santiago	9.385	88,1	11,9	0,88	13,1
San Miguel	3.095	97,6	2,4	2,41	6,4
Lo Espejo	7.576	90,0	10,0	5,26	5,8
La Cisterna	3.575	93,1	6,9	3,74	6,6
Cerrillos	3.457	93,3	6,7	4,42	8,6
Estación central	7.146	85,5	14,5	2,41	9,2
Pedro Aguirre Cerda	5.955	91,0	9,0	3,37	12,6

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (MDS, 2015; OBS. URB. MINVU, 2002)

Según la Casen 2013 se establece que el % de vivienda con hacinamiento es el 12,6% equivalentes a 3.631 [viv]. Cifras que aumentó respecto al Censo 2002, lo que indicaría que la población que migra no es aquella que ha vivido en hacinamiento y por el contrario su condición se agudiza.

El porcentaje de vivienda con hacinamiento en el sector norte de la comuna según el Observatorio Urbano en base al Censo 2002, indican que las máximas concentraciones se encontrarían en sitios eriazos y casas de cuidadores de plazas y centros deportivos, como se muestra en cartografía 3-25.

CARTOGRAFÍA 3-25: PORCENTAJE DE VIVIENDA CON HACINAMIENTO SECTOR NORTE

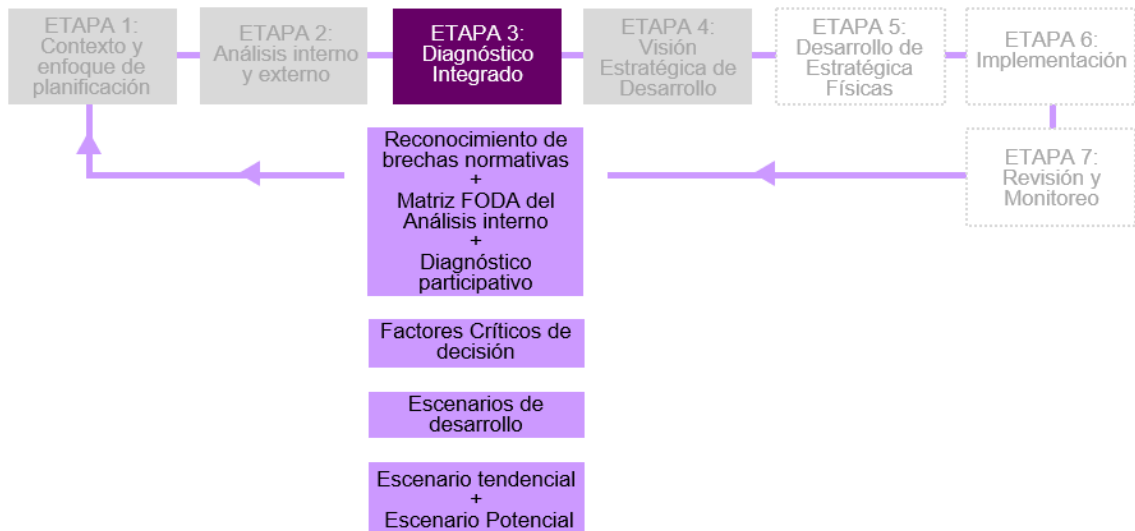


FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (OBS. URB. MINVU, 2002)

## CAPÍTULO 4: DIAGNÓSTICO INTEGRADO

El presente capítulo da cuenta del desarrollo de la tercera etapa de las Bases Metodológicas conforme al Objetivo Específico 3, como muestra la figura 4-1, orientada a la formulación de un Diagnóstico Integrado que sistematice los resultados obtenidos de la revisión de antecedentes técnicos presentados en el capítulo anterior, a partir del reconocimiento de brechas normativas del Marco de Referencia Estratégico y una matriz FODA del Análisis Interno, y con los resultados obtenidos del Diagnóstico Participativo, levantado de las diversas instancias de participación urbana desarrolladas en el transcurso de este estudio.

FIGURA 4-1: DESGLOSE DE ACTIVIDADES METODOLÓGICA DEL PLAN: ETAPA 3



FUENTE: ELABORACION PROPIA

Los resultados Integrados, estructurados en dos matrices FODA consolidados, que permitieron la identificación de los Factores Críticos de Decisión (FCD), debieran ser considerados en las siguientes etapas metodológicas del plan.

Las definiciones planteadas permitieron la posterior identificación de Escenarios de Desarrollo, asociados a dos horizontes de tiempo a largo plazo: Tendencial, cuando los FCD no sean reestructurados estratégicamente y el área de estudio

oriente su desarrollo urbano futuro en base a los Programas y Proyectos sectoriales con un bajo alcance dimensional, y Potencial, cuando los FCD sean reestructurados estratégicamente con un despliegue territorial multidimensional e integral, asociado a la implementación de nuestro plan.

Este ejercicio prospectivo a largo plazo, que permite visualizar las potencialidades que trae consigo la temprana definición del Plan Estratégico de Subcentralidades frente a las dinámicas cambiantes del contexto urbano con inversiones públicas sectoriales dispersas y descoordinadas en el área de intervención, permitieran justificar las posteriores etapas metodológicas posteriores.

#### **4.1 RECONOCIMIENTO DE BRECHAS NORMATIVAS**

---

La sistematización de antecedentes técnicos del Marco de Referencia Estratégico, se extrae a partir del reconocimiento de Brechas Normativas entre la imagen objetivo trazada por los instrumentos existentes y las condiciones de contexto que impiden su materialización.

En este contexto, el reconocimiento de brechas se realiza en base los instrumentos de escala metropolitana y comunal, en torno al Plan Regulador Metropolitano de Santiago, Plan Regulador Comunal 1991, la Actualización fallida del PRC 2005 y Plan de Desarrollo Comunal 2014-2018.

Este proceso de planificación, permitirá incorporar en las posteriores etapas, los componentes operativos que no fueron ejecutados y que son atingentes a nuestro plan, en el diseño de Acciones estratégicas que definen los productos y actuaciones urbanísticas específicas que se deben materializar en el territorio.

#### 4.1.1 BRECHAS A ESCALA METROPOLITANA

Tal como se mencionara en el capítulo anterior, el PRMS establece una serie de disposiciones normativas para el sector norte de la comuna que son relevantes para la formulación de nuestro plan, de los cuales no todos se norman ni se materializan en el territorio, como se sintetiza en el siguiente cuadro 4-1.

CUADRO 4-1: RECONOCIMIENTO DE BRECHAS NORMATIVAS DEL PRMS

<b>NORMATIVAS PRMS PARA EL SECTOR NORTE</b>	
SE NORMA	ARTÍCULO 3.1.1.1. zona habitacional mixto
NO SE NORMA	El artículo 4.3. sobre intensidad de uso del suelo a través de la regulación de densidad poblacional, no se norma en el PRC donde no se define en ningún término las densidades mínimas ni máximas de las zonas habitacionales, por lo que es posible advertir en terreno que no se cumplen los estándares fijados sobre los 150 [hab/ha].  La densidad poblacional comunal al Censo 2002 arroja valores inferiores con 135,1 [hab/ha]. Valor que aumenta levemente según las proyecciones del INE al 2012 a un 143,6 [hab/ha] y 144,7 [hab/ha] al 2017.
NO SE NORMA	El artículo 5.1.1. sobre zonas de equipamiento metropolitano para la consolidación de un subcentro, no se norma en el PRC donde no se define en ningún término la focalización de usos de suelo a escala metropolitana.  Tampoco ha existido la intención de generar un Plan Seccional para incluir la figura de declaración de Zonas de Construcción Obligatoria para focalizar la construcción en un área estratégica para la consolidación de un subcentro.
SE NORMA	ARTÍCULO 5.2.3.4. Avenidas parques
SE NORMA	ARTÍCULO 5.2.4.1 Equipamiento recreacional y deportivo
SE NORMA	ARTÍCULO 6.1.3.4 Zonas de industria exclusiva
NO SE NORMA	El artículo 7.1.1.1 sobre sistema vial Metropolitano, se presenta desactualizado el PRC en los anchos mínimos de las vías expresas y troncales, por lo que en terreno es posible advertir que no se cumplen estos distanciamientos, lo que podría dar paso a ensanchamientos y expropiaciones por parte del SERVIU o MOP, como ocurre actualmente en la av. Club Hípico.
NO SE NORMA	El artículo 8.2.1.1 sobre zonas de riesgo natural por inundaciones recurrentes no se norma en el PRC, donde en la zona de riesgo suscrita a la zona PAC 3 se permiten diversos usos de suelo, alturas hasta 10,5m en construcciones pareadas o continuas y hasta 30m en aislada.
SE NORMA	ARTÍCULO 8.2.1.2 zona de riesgo por asentamiento de suelo
SE NORMA	ARTÍCULO 8.4.1 zonas de resguardo en infraestructura de transporte
SE NORMA	ARTÍCULO 8.4.1.3 zonas de resguardo por aeropuertos, aeródromos
SE NORMA	ARTÍCULO 8.4.3 zonas de resguardo por infraestructura energética

FUENTE: ELABORACION PROPIA

A partir de las consideraciones normativas que emanan del cuadro, fue posible advertir que, algunas de las disposiciones fijadas en esta escala, no están siendo normadas a escala comunal por el PRC, en temas tan sensibles para el desarrollo

urbano como la densidad poblacional y la constitución de un subcentro metropolitano.

Mientras que, gran parte de las disposiciones normativas que se plantean en torno a elementos estructurantes para el desarrollo urbano de la comuna (vialidad, uso de suelo habitacional e industrial, áreas verdes, franjas de protección), se han materializado en el territorio gracias a la implementación de planes de carácter sectorial.

#### 4.1.2 BRECHAS A ESCALA COMUNAL

---

A escala comunal el PRC se establece en esencia como un instrumento de planificación urbana con deficiencias, que dificulta el reconocimiento de brechas normativas, ya que se reconoce como un instrumento que no da cuenta de la imagen urbana desarrollada en el territorio por estar desactualizado, ser ajeno a las consideraciones particulares de la comuna y ser el único del área Pericentral de Santiago – conformada por 10 comunas- en restringir el desarrollo urbano en altura, siendo parte de los 9 instrumentos de planificación comunal de la región Metropolitana con territorios comunales de más de 50.000 habitantes, que presentan esta condición, de un total de 42. (CCHC, 2017, pág. 23)

Ello establece una condición de estancamiento del desarrollo urbano en la comuna, particularmente en la apertura hacia una nueva oferta habitacional en altura, pese a estar suscrita al polígono de Subsidio de Renovación Urbana. Situación atribuible además a otras problemáticas estructurantes de la comuna que han desincentivado este tipo de desarrollo inmobiliario. (López-Morales, 2008; López- Morales, 2009)

Ahora bien, si se analiza el cuerpo del instrumento también es posible advertir

algunas brechas entre la imagen urbana trazada como habitacional mixta y la baja correlación que existe con el conjunto de normas urbanísticas utilizadas para fijar la mejor relación de esta mixtura de usos, tal como se sintetiza en el siguiente cuadro 4-2:

CUADRO 4-2: RECONOCIMIENTO DE BRECHAS NORMATIVAS DEL PRC

NORMATIVAS PRC PARA EL SECTOR NORTE	
ZONA PAC1 PAC2 PAC3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estas zonas eminentemente residenciales, presentan disposiciones que estancan el desarrollo urbano al establecerse normativas restrictivas en alturas: de 2 pisos en sistema pareado o continuo y de entre 11 a 12 pisos en sistema aislado, que a su vez se desincentiva por las condiciones propias de la estructura predial y vial, que inviabilizan el desarrollo inmobiliario, si tras ello deben comprarse y fusionarse cerca de 30 viviendas para disponer de una manzana con una conectividad interior desarticulada.</li> <li>• Por su parte, la flexibilización de altura en PAC 2 y 3 en torno a las vías importantes es insuficiente si se considera un aumento a 3 pisos de altura, restringiendo el desarrollo de áreas estratégicas como lo serán las cercanías al metro. Donde tampoco se da paso a usos predominantemente comerciales, tal como advierte su vocación de alto flujo peatonal.</li> </ul>
ZONA C E F	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estas zonas refuerzan la vocación comercial e industrial de la comuna frente a la liberalización de usos y escalas en comparación a las anteriores zonas.</li> <li>• Sin embargo, en la zona C también se flexibilizan las alturas para uso habitacional de entre 4 a 5 pisos en sistema pareado o continuo, aun cuando el área se presenta aislada, desprovista de infraestructura urbana y degradada por la cercanía de usos industriales y comerciales de gran envergadura.</li> </ul>

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

El cuadro desarrollado, permite advertir que la zonificación planteada por el PRC, si bien establece el reconocimiento de ejes, nodos y áreas estratégicas donde intensificar los usos y flexibilizar las alturas de edificación, es conservador a la hora de focalizar el desarrollo de estas zonas, promoviendo un modelo de ciudad expansivo, disperso y monofuncional, con una baja ocupación de suelo urbano, aun cuando el territorio presenta una localización estratégica en el pericentro de Santiago, que podría orientar el desarrollo de una vocación residencial compacta de media altura.

Por su parte, la revisión del documento de actualización fallida del PRC del 2005, permitió advertir que la materialización de un estudio técnico sin las debidas instancias de participación ciudadana con la contraparte municipal y la comunidad organizada, determinaron el diseño de una imagen urbana sin

consenso, poco sensible a las particularidades del territorio, al alto grado de cohesión social y arraigo de la población La Victoria. (López-Morales & Ocaranza, 2012a) , al valor patrimonial de las viviendas que heredaron su estructura de San Miguel y que en definitiva no presentaban consideraciones particulares de desarrollo urbano frente a las potencialidades que traería consigo la llegada del metro.

Por su parte, si bien el PLADECO 2014-2018 resulta ser el instrumento que en mayor medida entrega una visión de desarrollo actualizada con respecto a los anteriores instrumentos revisados, su carácter indicativo y su puesta en marcha en dos diferentes periodos alcaldicios, permitieron reconocer grandes brechas entre la imagen objetivo trazada a través de una serie de estudios, programas y proyectos levantados como parte de su Plan de Trabajo (PAC, 2014), y la baja implementación de estos en el territorio comunal, tal como me señalara el actual asesor urbano Sebastián Hernández en una entrevista realizada (disponible en ANEXO 3) y que se sintetizan en el siguiente cuadro 4-3:

CUADRO 4-3: RECONOCIMIENTO DE BRECHAS EN EL PLADECO

HORIZONTE		INICIATIVAS/ PROGRAMAS
N°1 Mejor calidad de vida para la población de PAC	SI	1.-Programa de difusión y promoción de organización comunitaria
	SI	2.-Programa de capacitación a funcionarios en técnicas de Participación
	SI	3.- Diseño e implementación de Escuela de Dirigentes Sociales
	NO	4.- Estudio de caracterización de los inmigrantes
	NO	5.- Estudio de los niveles de participación
	SI	6.- Catastro de organizaciones culturales
N°2 PAC, una comuna con desarrollo sustentable	SI	1.-Programa de fortalecimiento de espacios públicos
	SI	2.-Programa de pavimentos participativos
	NO	3.- Programa de construcción de Ciclovías
	SI	4.- Programa de recuperación de viviendas
	NO	5.- Formulación e implementación del Plan Regulador Comunal
	SI	6.- Estudio sobre estado de pavimentos
	NO	7.- Estudio prioridades de Inf. vial para encauzar proyectos inmobiliarios
	NO	8.- Estudio de alternativas de desarrollo inmobiliario
	NO	9.- Catastro de predios potenciales para proyectos habitacionales.
	NO	1.-Unidad de Gestión Integrada de Barrios y Vivienda
NO	2.- Estudio de caracterización de los allegados	
NO	3.- Catastro de viviendas por recuperar	
SI	4.- Programa Protección del Patrimonio Familiar	
N°3 Apoyo a las actividades productivas	SI	1.-Organismo Técnico de Capacitación Municipal
	NO	2.-Mesa Público Privada que defina estrategias de colaboración
	SI	3.- Programa de apoyo a emprendedores
	SI	4.-Catastro de actividades productivas y de potencial emplazamiento

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017, EN BASE A (PAC, 2014)



En el cuadro es posible advertir que, algunas de las disposiciones normativas sensibles para la gestión urbana de la comuna, no han sido concretadas ni desarrolladas en el territorio, como las iniciativas del horizonte 2 y 3: en torno a la formulación e implementación de un nuevo Plan Regulador Comunal, el desarrollo de estudios relativos al incentivo de desarrollo inmobiliario, la caracterización del allegamiento y la vivienda recuperable, la creación de mecanismos de gestión relativos a la integración entre el barrio y la vivienda, y la coordinación con actores concurrentes involucrados del sector público y el sector privado.

## **4.2 MATRIZ FODA TÉCNICO**

---

La sistematización de antecedentes técnicos del Análisis Interno de los tres subsistemas abordados – social, económico y urbano – se extraen por medio de una Matriz FODA que agrupa los factores internos que determinan fortalezas (F) y debilidades (D) del territorio, y externos que determinan oportunidades (O) y amenazas (A) del entorno, como parte del proceso de planificación que permitiera orientar la definición de los Factores Críticos de Decisión.

### **4.2.1 MATRIZ FODA TÉCNICO POR CADA SUBSISTEMA**

---

El análisis FODA de cada subsistema abordado en el capítulo anterior, se desarrollará en detalle en el ANEXO 4, teniendo en consideración el amplio espectro de factores internos y externos que condicionan las problemáticas y el desarrollo urbano del sector norte de PAC.

### **4.2.2 MATRIZ FODA TÉCNICO CONSOLIDADO**

---

Para sistematizar las conclusiones extraídas del análisis FODA de cada subsistema, se realizó una Matriz Consolidada con los principales factores

internos y externos, que deben ser considerados en los posteriores procesos de planificación de nuestro plan, que son presentados en el siguiente cuadro 4-4:

CUADRO 4-4: MATRIZ FODA CONSOLIDADA

	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
SOCIAL	<p>Aumento de población</p> <p>Juntas Vecinales consolidadas y participativas</p> <p>Incremento de población adulto mayor que demanda servicios especiales</p>	<p>Baja densidad poblacional y saturación de terrenos disponibles</p> <p>Alta concentración de grupos vulnerables</p> <p>Alta población adulta mayor que demanda salud y equipamiento social</p>	<p>Incipiente renovación urbana en torno al Metro que aumentará densidad poblacional</p>	<p>Incremento de población inmigrante en condición de hacinamiento crítico</p>
ECONOMICO	<p>Áreas con creciente atractivo en torno al Metro</p> <p>Alto grado de tenencia propia que condiciona un alto grado de vinculación</p>	<p>Alta valorización de uso no residencial tras la llegada del Metro</p> <p>Valorización aletargada cerca estación Lo Valledor</p> <p>Concentración de transacciones de vivienda lejos del Metro</p>	<p>Transacciones que no advierten aun un interés inmobiliario, lo que permite anticiparse y comprar en condiciones ventajosas</p> <p>Potenciar incremento de valor de suelo de uso comercial en torno al metro</p>	<p>Bajo avalúo fiscal, que no permitirá recaudar impuestos territoriales tras procesos de renovación urbana y desarrollo inmobiliario</p> <p>Atractivo en torno al Metro que advertirá renovación diferenciada</p>
URBANO	<p>Alta conectividad de transporte público de grandes distancias vía Metro y Tren</p> <p>Área con Subsidio de renovación urbano</p> <p>Ubicación pericentral estratégica cercana a centros consolidados</p> <p>Incremento de áreas verdes</p> <p>Vocación históricamente industrial y comercial</p>	<p>Estructura vial local fragmentada y vías troncales poco jerarquizadas</p> <p>Baja conectividad del Transantiago</p> <p>Déficit de espacio público a escala barrial</p> <p>Déficit de nueva oferta de uso no residencial</p> <p>Déficit de nueva oferta habitacional que intensifica hacinamiento, y relocalización</p> <p>Estructura predial atomizada</p> <p>Alto grado de deterioro de la vivienda existente</p>	<p>Inversión para generar estación multimodal en Lo Valledor que propicie la constitución de un nodo estratégico con mixtura de usos</p> <p>Inversión para ampliar intercambio modal con otra autopista y ciclovia</p> <p>Renovación urbana que debe Prever la disponibilidad de terrenos vacantes para resolver déficit de infraestructura urbana</p> <p>Medidas de compensación urbanísticas de la empresa EFE</p>	<p>Incremento de valorización que puede generar presiones al residente por vender</p> <p>Propuesta de actualización del PRC que liberalice alturas y densidades</p> <p>Barrera físico-espacial de las autopistas que limitan el radio expansivo del desarrollo inmobiliario</p> <p>Desarrollo inmobiliario en Santiago y Cerrillos sature el sistema vial y genere demandas internas</p>

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

### **4.3 DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO**

---

Para la realización de un Diagnóstico integrado, es preciso consolidar los resultados levantados en las diversas instancias de participación ciudadana desarrollados en el transcurso de este estudio, sintetizado en un Diagnóstico Participativo.

Las instancias de participación ciudadana desarrolladas, tenían como objetivo central levantar las opiniones y visiones de los diversos actores concurrentes involucrados, en relación a las principales problemáticas urbanas advertidas tras la llegada del Metro y los principales desafíos para un Desarrollo Urbano futuro en el sector. Ello permitiría complementar el Diagnóstico Integrado y la posterior formulación de Escenarios de Desarrollo Urbano.

En este contexto, el alcance de las instancias de participación ciudadana desarrolladas en el transcurso de este estudio, se acotan al acercamiento con algunos actores relevantes, como la comunidad (juntas de vecinos), la autoridad comunal (alcalde actual y anterior), la contraparte técnica del municipio (asesor urbano actual y anterior) y el sector privado (empresas inmobiliarias, CCHC y Mercado de Lo Valledor). Cuyo acercamiento se estructuró en base a la realización de: Jornadas Participativas y Consultas Ciudadanas con la comunidad, Entrevistas Semiestructuradas con los funcionarios públicos y de extractos de fuentes secundarias atinentes a esta materia, con el sector privado.

#### **4.3.1 INSTANCIAS DE PARTICIPACION CIUDADANA**

---

En el transcurso de este estudio se realizaron 2 Jornadas Participativas y se entregaron 25 Consultas Ciudadanas correspondientes a las 25 juntas de vecinos que conforman el sector norte de PAC, cuya difusión y coordinación fue apoyada por el personal municipal de las dos unidades territoriales y el jefe de las mesas territoriales.

A continuación, el cuadro 4-5 resume los eventos realizados y su respectivo nivel de convocatoria, que también es posible apreciar en las figuras 4-2 y 4-3.

CUADRO 4-5: DETALLE DE INSTANCIAS DE PARTICIPACION CIUDADANA DESARROLLADOS

	Descripción de alcances	Ubicación	Fecha	Convocatoria
1.Jornada	<ul style="list-style-type: none"> <li>Introducción sobre alcances y beneficios del estudio académico.</li> <li>Objetivos del encuentro e importancia de la colaboración del municipio.</li> </ul>	Sede de la JV°7 El Carmelo	20 de octubre de 2017	alrededor de 15 personas de diferentes JV.
2.Jornada	<ul style="list-style-type: none"> <li>Presentación de las principales problemáticas urbanas del sector</li> <li>Mesa redonda para conocer la opinión de los vecinos en relación a problemáticas urbanas tras la llegada del Metro.</li> </ul>	Capilla Cristo Obrero JV°6 El Mirador	07 de noviembre de 2017	alrededor de 20 personas en su mayoría de la JV°6
Consultas Ciudadanas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entrega de formulario en domicilio</li> <li>Aclaración de alcances y beneficios del estudio académico y la colaboración del municipio</li> <li>Aclaración del llenado en el marco de alguna asamblea agendada con la respectiva junta vecinas asistente</li> <li>Aclaración de tiempos para su realización y retiro a domicilio.</li> </ul>	A domicilio a cada dirigente social de las 25 juntas de vecino	Entrega desde el 08 al 22 de noviembre de 2017	5 Consultas Ciudadanas desarrolladas por las juntas vecinales: Población La Victoria, El Mirador, Universidad de Chile, Población Magallanes, Población Histórica

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

FIGURA 4-2: JORNADA PARTICIPATIVA 1

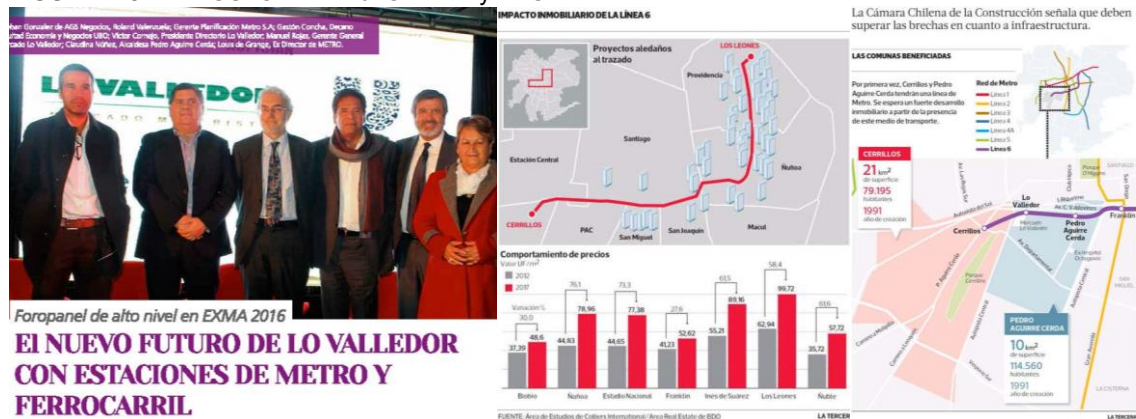


FIGURA 4-3: JORNADA PARTICIPATIVA 2

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA 2017

A su vez los extractos de fuentes secundarias del sector privado atingentes a los tópicos planteados, se analizarán a partir de las fuentes presentadas en las siguientes figuras 4-4, 4-5 y 4-6:

FIGURA 4-4: FOROPANEL “Mirando hacia el 2020” EN EL MARCO DE LA EXPO MAYORISTA 2016  
 FIGURA 4-5: ARTÍCULO “Comunas impulsan nuevos Planes Reguladores ante llegada de línea 6”  
 FIGURA 4-6: ARTÍCULO “Línea 6: Cerrillos y PAC asoman como nuevo foco inmobiliario”



FUENTE 4-4: (Mercado Lo Valledor, 2016)

FUENTE 4-5: (Pérez-Cueto, 2017)

FUENTE 4-6: (Fernández, 2017b)

La sistematización de antecedentes levantados en las instancias de participación con la comunidad, en las entrevistas semiestructuradas con los principales actores involucrados y en los extractos de fuentes secundarias recopiladas del sector privado, en torno a las principales problemáticas y desafíos urbanos advertidas tras la llegada del Metro, se desarrollarán en detalle en el ANEXO 4.

### 4.3.2 MATRIZ FODA CONSOLIDADO DE PARTICIPACIÓN

A partir de la recopilación de antecedentes levantados en las distintas instancias de participación con la comunidad, contraparte técnica del municipio y sector privado, en el ANEXO 4. Se procese a la realización de la siguiente Matriz

Consolidada con los principales factores sensibles al desarrollo urbano del territorio, en el cuadro 4-6:

CUADRO 4-6: MATRIZ CONSOLIDADA DE PARTICIPACIÓN

	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
SOCIAL	<p>Se reconoce la importancia de la participación ciudadana en los procesos de planificación urbana</p> <p>Ya se han generado alianzas estratégicas gobierno central-municipio-comunidad</p>	<p>Ya ha habido expulsión de vecinos que han vendido sus casas</p> <p>El fenómeno de allegamiento también se da por arraigo de población adulta</p>	<p>Promover capacitación técnica para incorporar a la comunidad como contraparte activa</p>	<p>Población joven profesional se desplaza porque no encuentra oferta habitacional al interior</p>
ECONOMICO	<p>La comunidad es consciente de que existen mecanismos de gestión que pueden ser diferenciados para ellos y el desarrollo inmobiliario</p>	<p>El inversionista privado con sus estrategias se instaló en el territorio el 2007 comprando propiedades estratégicas transformándolas a otros usos en desmedro del barrio</p>	<p>Se contemplan alianzas estratégicas público-privado</p> <p>Apertura a desarrollo inmobiliario permitirá acoplarse a las tendencias de valor de suelo de otras comunas entorno al metro</p>	<p>Acoso de grandes promotores inmobiliarios a las autoridades municipales para liberalizar desarrollo inmobiliario</p> <p>Apertura de desarrollo inmobiliario aventura incremento de rentabilidad de inversionistas</p> <p>El freno de desarrollo inmobiliario estancaría las plusvalías</p>
URBANO	<p>Ya se han generado alianzas estratégicas privado-municipio-comunidad</p> <p>Aún existe vida de barrio</p>	<p>Vivienda existente cercana al metro presenta ruido y vibraciones</p> <p>Incompatibilidad de usos ruidoso y vivienda</p> <p>La comunidad no quiere desarrollo inmobiliario en altura</p>	<p>Municipio apuesta por un plan estratégico con competencias de gestión</p>	<p>Creciente comercio ambulante, inseguridad y saturación por alto flujo</p> <p>Expropiaciones contempladas al 2021 por autopista 78</p>

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA 2017

La matriz permite advertir primeramente que existen algunos factores relevantes, que es preciso destacar, en torno a la visión sistémica y en perspectiva que la comunidad tiene de su entorno, reconociendo las distintas dinámicas y transformaciones urbanas sucedidas en el transcurso del tiempo, que permitieran incorporar factores claves que no fueron advertidos en el análisis técnico, como fuera el reconocimiento temprano de estrategias propias del agente inmobiliario

desde el 2007 que se han extendido en el territorio de forma táctica, desencadenante de otra serie de problemáticas como la proliferación de usos productivos en zonas eminentemente residenciales, incremento de flujos vehiculares y peatonales, focos de inseguridad, expulsión de vecinos, menor oferta habitacional, mayor allegamiento, pérdida de vida de barrio.

También se destaca la visión estratégica que tuviera la contraparte técnica del municipio - sobre todo del anterior periodo que registrara una gestión con una mayor continuidad – al reconocer tempranamente las potencialidades que traería consigo la llegada del Metro a su entorno inmediato, aventurando la constitución de pequeños subcentros donde se intensificara el comercio y la oferta habitacional en altura. Reconociendo con ello, la necesidad de contar con instrumentos de planificación estratégicos que focalizaran las herramientas de gestión, inversión y ordenamiento en el cumplimiento de esta imagen.

#### **4.4 FACTORES CRÍTICOS DE DECISIÓN**

---

A partir de la sistematización de los antecedentes técnicos y de diagnóstico participativo en base las dos matrices FODA consolidadas, fue posible identificar los Factores Críticos de Decisión (FCD), considerados como los componentes estructurantes para agudizar o mitigar las problemáticas multidimensionales advertidas, que se deben tomar en cuenta en las etapas posteriores del diseño metodológico de este estudio.

En este contexto, fue posible reconocer la existencia de 6 FCD que intervienen en los tres principales subsistemas estructurantes abordados, con un despliegue territorial que inciden negativamente en el desarrollo urbano del sector norte de PAC, como se detalla a continuación:

### **FCD1: Desequilibrios internos de empoderamiento y participación ciudadana**

A partir del análisis integrado, fue posible constatar que existen desequilibrios de empoderamiento y participación de las 25 juntas de vecinos que componen el sector norte de PAC. Identificándose como FCD en la medida que no se constituyan como actores concurrentes relevantes en la formulación de instrumentos de planificación urbana, que no les permitan reconocer y evitar estrategias que invaliden su rol en beneficio de un desarrollo urbano que favorezca la inversión privada, y con ello su vulneración y expulsión en condiciones de mayor exclusión social.

En este contexto, fue posible reconocer brechas entre una comunidad organizada que presenta un alto grado de continuidad en el tiempo y es consciente de su rol en la gestión urbana por medio de Alianzas Estratégicas con el municipio. Mientras que por otro lado se constata un bajo grado de participación, por conflictos políticos entre la actual administración y los defensores de la anterior, por la baja convocatoria interna que no les permite constituirse como organización o por la baja convocatoria en instancias concertadas por el municipio en torno a inversiones locales o sectoriales que los afecten.

Desequilibrios que finalmente, podrían dificultar una efectiva participación frente a la próxima formulación de Estudios Técnicos para la actualización del PRC, considerándose como un componente estructurante que puede desencadenar procesos de renovación urbana diferenciados: en consenso o disenso con la comunidad.

### **FCD2: Déficit de nueva oferta terciarias de comercio y servicio**

El análisis integrado permitió advertir la existencia de déficit de nueva oferta de actividades económicas: terciarias y productivas en el territorio, que podría agotar



el actual incremento de valorización de suelo registrado por la llegada del Metro en torno a la Estación PAC y Lo Valledor. Identificándose como FCD en la medida que no se promueva su vocación en áreas estratégicas en torno al metro, mediante la constitución de nuevas subcentralidades focalizadas al desarrollo de estas actividades.

Situación que, agudizará los actuales déficits y carencias que presenta el territorio, aumentará progresivamente los desplazamientos cotidianos de sus residentes, para poder satisfacer estas necesidades urbanas de abastecimiento y empleo, y limitará las oportunidades de la inversión privada para actualizar y diversificar la oferta existente e incrementar los ingresos municipales tras el incremento de patentes comerciales e industriales.

En el actual contexto de valorización del suelo del 39%, en torno a las áreas estratégicas cercanas al metro, fue posible advertir que la oferta existente se desarrolla en su mayoría, en pequeños predios reconvertidos de antiguas viviendas, en condiciones de obsolescencia, sin un carácter unificado y con fricciones de uso entre el desarrollo de actividades productivas y usos habitacionales que perjudican los estándares de habitabilidad de sus residentes, estableciéndose como un escenario poco auspicioso para atraer inversión, nueva oferta y alcanzar un mayor grado de competitividad frente a otros subcentros comerciales vecinos.

Por ende, se constata la existencia de una oferta económica que pudo incrementar su valor de suelo, no por sus ventajas competitivas frente a una oferta diversificada o especializada, ni a su valor arquitectónico, sino sólo a partir de su localización estratégica.

### FCD3: Déficit de nueva oferta habitacional diversificada e integrada

A partir de los resultados obtenidos del análisis técnico y participativo, fue posible advertir como problemática transversal a todas estas instancias de análisis, la existencia de un gran déficit de nueva oferta habitacional en todo el territorio comunal, en general y en el sector norte en particular.

Identificándose como FCD en la medida que no se incentive su desarrollo diversificado e integrado que permita dar respuesta, primeramente, a la demanda interna de sus residentes preexistentes, y de respuesta, de forma estratégica, a la demanda externa de residentes vecinos del pericentro o de la periferia, en la medida en que la convivencia interna con estos nuevos grupos de residentes, sirva para reajustar los desequilibrios internos de segregación y homogeneidad social que experimenta hoy el territorio, hacia procesos de renovación y desarrollo urbano que promuevan la integración socioespacial.

Sin embargo, la oferta habitacional existente no ha podido entrar en las dinámicas de incremento de valorización del suelo que ha traído consigo la llegada del metro, debido a su creciente deterioro físico, su estructura predial atomizada, la ausencia de terrenos disponibles para propiciar el desarrollo de nueva oferta, el desincentivo normativo del PRC que restringe la construcción en altura y con ello el desinterés de los inversionistas inmobiliarios por entrar en ese mercado.

Situación que podría agudizar la condición de hacinamiento que experimentan las viviendas, incrementar el continuo proceso de despoblamiento que hacen migrar a los residentes preexistentes a otras comunas vecinas con mejor y mayor oferta habitacional, e incrementar el continuo deterioro físico que experimenta la oferta disponible, y con ello el incentivo de inversión inmobiliaria bajo estrategias de mercado, que disminuyan el valor del suelo, fuercen a los residentes preexistentes a vender y determinen su expulsión y relocalización en áreas con

peores estándares de infraestructura urbana.

#### FCD4: Déficit de equipamiento comunal y vecinal

El análisis integrado permitió advertir la existencia de déficits y carencias de equipamiento urbano en el territorio comunal en general y en el sector norte en particular, lo que condiciona bajos estándares de calidad de vida de los residentes preexistentes que deben desplazarse diariamente para poder satisfacer sus necesidades urbanas de salud, educación, cultura, equipamiento social, áreas verdes y espacio público.

Identificándose como FCD en la medida que no se resuelva su demanda actual que permita incrementar los estándares urbanos de los residentes preexistentes, que ya deben lidiar con otras problemáticas estructurantes tras la falta de oferta habitacional, y no se promueva la disponibilidad de terrenos para poder satisfacer las demandas futuras de población, que traerá consigo el metro en las áreas estratégicas más cercanas a él.

En este contexto, fue posible advertir que los estándares urbanos del territorio comunal se encuentran por debajo de las comunas pericentrales vecinas en términos de equipamiento social, salud, educación y cultura.

Mientras que, el sector norte de PAC se presenta en ventaja frente a una mayor disponibilidad de áreas verdes de escala comunal, no así en su escala barrial donde al interior de los barrios consolidados se carece ampliamente de terrenos disponibles para el esparcimiento en áreas verdes y espacio público.

#### FCD5: Estructura vial poco jerarquizada y fragmentada internamente

A partir del análisis integrado, fue posible advertir que el sector norte de PAC presenta una estructura vial poco jerarquizada y fragmentada en torno a las áreas cercanas al metro, que contrarresta las potencialidades internas que presenta el territorio con su ubicación estratégica y las oportunidades de accesibilidad y conectividad que traen consigo el transporte público y la multimodalidad que se ha generado en torno a la estación Lo Valledor.

Identificándose como FCD en la medida que no se reestructure su vialidad troncal y local que permita hacer más eficientes los flujos vehiculares y peatonales en incremento en esta área estratégica, y con ello se logre atraer la inversión privada para el desarrollo de nueva oferta habitacional y económica que paralelamente son definidos como FCD.

En este contexto fue posible advertir en terreno que, la estructura vial fragmentada propicia un alto deterioro físico y poca mantención en los principales ejes de alto flujo, como también en el interior de las poblaciones, donde la estructura laberíntica y poco jerarquizada además propicia un servicio deficiente del Transantiago y la configuración de zonas de poca vigilancia comunitaria que determinan focos de inseguridad, donde ya existen carencias de espacio público para el encuentro y el esparcimiento de sus residentes.

#### FCD6: Vivienda existente de baja densidad en procesos diferenciados de deterioro, estructura predial atomizada y baja susceptibilidad al cambio

Los resultados del análisis integrado, permitieron advertir que las problemáticas estructurantes que se desprenden de la vivienda existente fueron identificadas transversalmente en todas las instancias de análisis, que en torno a la disposición de una oferta habitacional construida en su mayoría por programas de autoconstrucción y a programas de vivienda social de baja densidad, han

configurado un contexto comunal, de construcción expansiva que agotó tempranamente la disponibilidad de terrenos para futuras intervenciones, con una oferta habitacional que presenta un alto grado de deterioro físico y nulo recambio, desarrollado bajo una estructura predial atomizada y una estructura vial fragmentada y laberíntica, todo lo cual determina un alto déficit habitacional y hacinamiento, mediado por un alto grado de tenencia propia de los residentes preexistentes.

Identificándose como FCD en la medida que no se promuevan procesos de renovación urbana equilibrados entre la debida protección de barrios consolidados y residentes preexistentes, con el desarrollo de una nueva oferta habitacional compatible con las oportunidades que presenta el territorio , que dé respuesta a las actuales y futuras demandas internas que se susciten por nuevos procesos de renovación urbana en áreas estratégicas cercanas al metro, en donde la vivienda existente estará más susceptible a transformaciones que den paso a desarrollo inmobiliario en altura.

#### **4.5 ESCENARIOS DE DESARROLLO**

---

Tras la identificación de los FCD, se procedió a la formulación de los Escenarios de Desarrollo que permitan visualizar con mayor detalle las potencialidades y amenazas que traen consigo la identificación de dos maneras de enfrentar el desarrollo urbano futuro en el territorio, entre un escenario tendencial que se focalice a través de inversiones sectoriales dispersas, sin coordinación, y una actualización del PRC sin la elaboración de mecanismos de gestión, inversión y participación.

Y, por otro lado, un escenario potencial que concentre los esfuerzos en el desarrollo e implementación de nuestro plan estratégico como insumo adicional

a la actualización del PRC, con estrategias sectoriales coordinadas y una gestión integral en el territorio.

En este contexto, los escenarios fueron elaborados en base a dos cuadros de síntesis que permiten contrastar las particularidades de cada uno de ellos, desarrollados a continuación, en los siguientes cuadros 4-7 y 4-8:

CUADRO 4-7: MATRIZ DEL ESCENARIO TENDENCIAL

<b>ESCENARIO TENDENCIAL</b>	
<b>ESTRATEGIA GENERAL:</b> Programas y Proyectos sectoriales dispersos y la actualización del PRC	
<b>GESTIÓN</b>	<p>No existirá un ente rector encargado de materializar las diferentes inversiones en el territorio. Tampoco se implementarán mecanismos particulares al territorio, que permita detonar procesos de renovación y desarrollo urbano acordes a la imagen urbana consensuada, que incorporen al residente propietario, al residente en condición de hacinamiento, al sector privado o grupos académicos colaboradores.</p> <p>Tampoco se instaurarán instancias de participación ciudadana vinculantes en la gestión urbana.</p>
<b>DESPLIEGUE TERRITORIAL</b>	<p><b>FCD1:</b> Participación ciudadana instauradas solo para los Programas de Mejoramiento Quiero mi Barrio en Población Alessandri y Lo Valledor Norte</p> <p><b>FCD2:</b> Nueva oferta de actividades económicas a partir de la inversión segregada y particular de cada desarrollador privado, focalizada en torno al metro, bajo la actual estructura predial atomizada y sin un carácter unificado</p> <p><b>FCD3:</b> Nueva oferta habitacional, a partir de la actualización del PRC que según la actual contraparte municipal debería mantener las alturas de edificación, flexibilizando la constructibilidad. Desarrollado en forma aletargada, en base a los tiempos en que el inversionista inmobiliario tarde en interesarse por entrar a este mercado con una estructura predial atomizada, que forzarán a maximizar la inversión mediante compraventas a bajo costo, estrategias especulativas del mercado de suelo, expulsión de residentes preexistentes, oferta habitacional reducida en m2 a un mayor costo, que propiciarán una oferta segmentada a nuevos residentes de mayor NSE.</p> <p><b>FCD4:</b> Incremento en la oferta de infraestructura urbana que permitirá alcanzar estándares sobre la media de sus vecinos en áreas verdes comunales, pero no en espacios públicos, salud, educación, cultura y equipamiento social, pero por la saturación de terrenos disponibles, lo que también dificultará la inversión local a partir de la implementación de la ley de aportes tras el desarrollo inmobiliario en el sector</p> <p><b>FCD5:</b> Existirán inversiones sectoriales que aumenten la intermodalidad de Lo Valledor, con una nueva autopista, un nuevo terminal de buses y ciclovías, pero no se generará una gestión coordinada para la reestructuración vial fragmentada en términos de vías locales y troncales.</p> <p><b>FCD6:</b> Programas de recuperación y mantención de viviendas existentes con inversión local y sectorial, que se focalizan a determinadas poblaciones muy afectadas, pero no se genera una gestión coordinada para dar respuesta a las demandas internas de nueva oferta habitacional, hacinamiento y a las susceptibles transformaciones que se generen en las viviendas cercana al metro.</p>

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA 2017

CUADRO 4-8: MATRIZ DEL ESCENARIO POTENCIAL

ESCENARIO POTENCIAL	
<b>ESTRATEGIA GENERAL:</b> Implementación del Plan Estratégico de Subcentralidades en torno a las estaciones de Metro de la comuna de PAC y la actualización del PRC	
<b>DESPLIEGUE TERRITORIAL</b>	Existirá un ente rector, encargado de materializar las diferentes inversiones en el territorio. Existirá un mecanismo de gestión para la creación de unidades territorial, la disponibilidad de terrenos y la institucionalización de organismos que incorporen al residente propietario, al residente en condición de hacinamiento y vulnerabilidad, sector privado inversionista y agrupaciones académicas colaboradoras.
	<b>FCD1:</b> Participación ciudadana institucionalizada como un organismo competente en la gestión urbana, permitiendo la asignación de recursos para la capacitación de los dirigentes y la comunidad en general, formulación de los diferentes mecanismos de participación y difusión que se presentaran a lo largo del plan y generación de instancias de asesoría técnica
	<b>FCD2:</b> Nueva oferta de actividades económicas focalizadas en las áreas estratégicas del metro. Mediante mecanismos de gestión para disponer de terrenos, mecanismos de inversión para apoyar el emprendimiento de nueva oferta. Mediante consideraciones normativas del PRC que intensifique el uso de actividades económicas, Y mediante consideraciones de diseño urbano a partir de la formulación de un Plan Maestro, que regule la imagen urbana de cada subcentralidad
	<b>FCD3:</b> Nueva oferta habitacional diversificada e integrada focalizada en las áreas estratégicas del metro, a partir de actualización del PRC que flexibilice constructibilidad. Mediante mecanismos de gestión para disponer de terrenos, una inversión mixta y la incorporación de una zona de Integración Urbana Mediante consideraciones normativas del PRC para reestructurar la trama urbana, definir densidades y coeficientes de constructibilidad. Y mediante consideraciones de diseño urbano a partir de la formulación de un Plan Maestro, que oriente la imagen urbana de cada unidad de gestión.
	<b>FCD4:</b> Incremento en la oferta de infraestructura urbana que permitirá alcanzar estándares sobre la media en áreas verdes y espacio público comunales y barriales, y la continua superación de déficits y carencias particulares de salud, educación, cultura y equipamiento social, focalizadas a las áreas estratégicas entorno al metro. Mediante mecanismos de gestión para disponer de terrenos y mecanismos de inversión integrados Y mediante consideraciones de diseño urbano a partir de la formulación de un Plan Maestro, que orienten el diseño del espacio público, mobiliario y arbolado.
	<b>FCD5:</b> Mejorar conectividad a escala comunal y vecinal, reestructurando las vías troncales y locales en áreas estratégicas en torno al metro, además de la inversión sectorial que mejorará la intermodalidad en la estación Lo Valledor Mediante mecanismos de gestión para disponer de terrenos Mediante consideraciones normativas del PRC para reestructurar la trama urbana. Mediante mecanismos de inversión para incrementar programas de reparación de pavimentos Y mediante consideraciones de diseño urbano a partir de la formulación de un Plan Maestro, que oriente el diseño del espacio público, arbolado, paraderos y ciclovías.
	<b>FCD6:</b> Protección de los residentes preexistentes y barrios consolidados Mediante mecanismos de inversión para incrementar programas de mantención y reparación Mediante mecanismos de gestión para disponer de terrenos, e incorporen al residente en condición de hacinamiento y vulnerabilidad Mediante consideraciones normativas del PRC para reestructurar la trama urbana, definir densidades y coeficientes de constructibilidad, con criterios de gradualidad e incremento en las áreas estratégicas en torno al metro.

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA 2017

Los cuadros de Síntesis permiten advertir que en torno al escenario tendencial, se desprenden las falencias que traen consigo las inversiones sectoriales descoordinadas y dispersas, como parte de la gestión urbana que normalmente desarrollan las agencias públicas en el contexto nacional, donde se advierte que estas iniciativas no se hacen cargo de las particularidades que estas susciten en las administraciones locales y en las comunidades afectadas, no incorporan mecanismos para velar por la integración social de los residentes preexistentes y no consideran las oportunidades de recaptura de valorización de suelo que podrían generarse a partir de estas inversiones públicas en beneficio continuo de la comunidad.

En contraposición a ello, el escenario potencial que se determina con la implementación del Plan Estratégico de Subcentralidades en torno a las estaciones de metro de la comuna de PAC, bajo un enfoque de planificación urbana integrada, estructura un despliegue territorial estratégico en torno a la definición de instrumentos de ordenamiento, mecanismos de gestión, inversión y participación, que se anticipan y orientan al desarrollo urbano futuro a partir de la imagen urbana consensuada entre su contraparte técnica municipal y la comunidad.

Finalmente, la identificación de escenarios como insumo final de esta etapa metodológica, permitieron orientar el desarrollo posterior del proceso de planificación que determina: la formulación de una Visión de Desarrollo, Directrices de Intervención, Objetivos y lineamientos, a partir de las consideraciones estratégicas que el Escenario Potencial de Desarrollo Urbano impulsa.

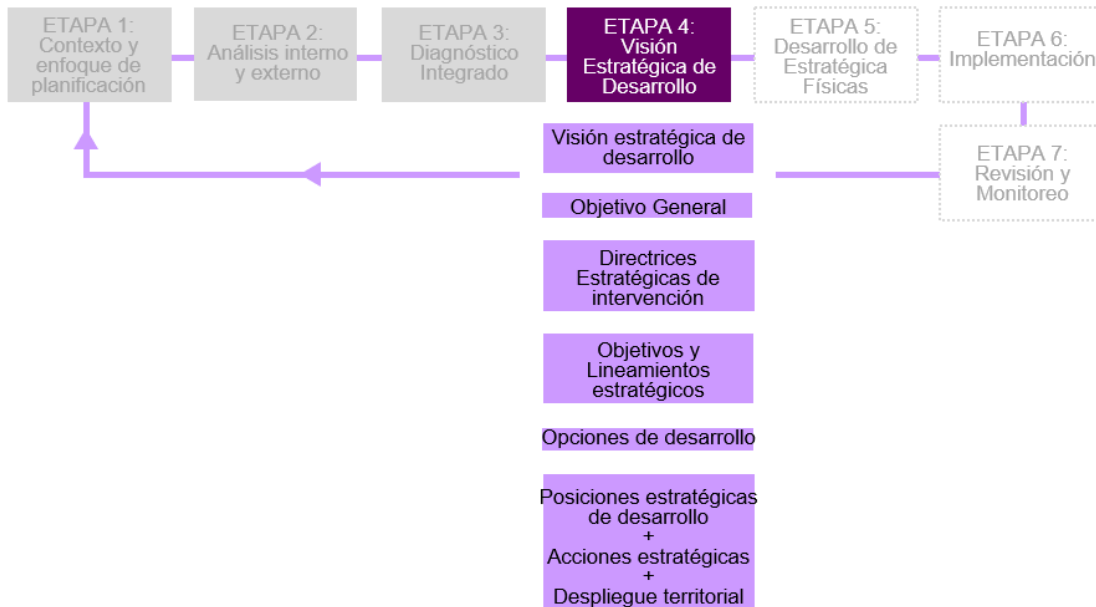


## CAPÍTULO 5: VISIÓN ESTRATÉGICA DE DESARROLLO

En este capítulo se presenta el desarrollo de la cuarta etapa de las Bases Metodológicas conforme al Objetivo Específico 4, orientado a la formulación temprana de una Visión Estratégica de Desarrollo desde el cual se desprenda el Objetivo General de desarrollo urbano, las Directrices Estratégicas de Intervención, los Objetivos específicos y lineamientos estratégicos, como procesos de planificación en una línea de acción a largo plazo.

Para luego, definir las Opciones de Desarrollo que orientarán una secuencia estructurada de Acciones Estratégicas a corto y mediano plazo, identificadas y catastradas en las particularidades del territorio, para facilitar la visualización de las intervenciones urbanas consideradas y dar cumplimiento a la visión planteada, tal como muestra en la figura 5-1

FIGURA 5-1: DESGLOSE DE ACTIVIDADES METODOLÓGICA DEL PLAN: ETAPA 4



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

## **5.1 VISIÓN ESTRATEGICA DE DESARROLLO**

---

La formulación temprana de una Visión Estratégica de Desarrollo (VED) deseada a largo plazo para el sector norte de PAC, será el punto de partida desde el cual se desprenderán los procedimientos de planificación a corto, mediano y largo plazo para dar cumplimiento a esa visión, expresada en términos de una sentencia cualitativa, optimista y ambiciosa, de cómo se desea proyectar el territorio en un futuro a largo plazo, desde su dimensión social, económica y urbana (Fernandez Güell, 2006)

La formulación de una VED se sustenta sobre la base del Escenario Potencial de Desarrollo (EPD) y la priorización de los principales desafíos de desarrollo urbano futuro del sector norte de PAC, levantados en las diferentes instancias de participación ciudadana.

En este contexto, el EPD formulado en el capítulo anterior, orienta el desarrollo urbano futuro a la aplicación de Estrategias Adaptativas y Defensivas que encaucen los 6 FCD a partir de la implementación de nuestro plan, disminuyendo las debilidades internas de participación ciudadana, oferta habitacional y de actividades terciarias, equipamiento comunal y vecinal, estructura vial y vivienda existente. Mientras que, se potencian las oportunidades externas del incremento de la valorización tras la llegada del Metro, y la inversión pública para generar una estación intermodal en Lo Valledor y financiar un nuevo PRC.

A su vez, la priorización de los principales desafíos de desarrollo urbano futuro en el sector, levantados por los diferentes actores concurrentes involucrados, se sintetizan en el siguiente cuadro 5-1, en torno a la definición de estrategias para cada FCD:

CUADRO 5-1: CONSIDERACIONES DE CADA FCD, DEFINIDOS POR LOS DIVERSOS ACTORES

	COMUNIDAD	CONTRAPARTE MUNICIPAL	SECTOR PRIVADO
FCD1	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Participar en las instancias de validación del nuevo PRC y PLADECO</li> <li>② Constitución de todas las Juntas de Vecinos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Incentivar alianzas estratégicas entre municipio-comunidad</li> <li>② Fortalecer instancias de participación en materia de planificación urbana</li> <li>③ Promover su capacitación</li> </ul>	
FCD2	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Propuestas de zonificación sin fricciones entre usos productivos v/s usos habitacional y terciarios</li> <li>② Propiciar vocación comercial en torno al metro a escala vecinal y no comunal o intercomunal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Propuestas de zonificación sin fricciones entre usos productivos v/s usos habitacional y terciarios</li> <li>② Propiciar vocación comercial en Carlos Valdovinos a modo de subcentros asociado a oferta habitacional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Incentivar mecanismos de gestión para alianzas entre el sector público y privado</li> <li>② Intensificar uso comercial</li> </ul>
FCD3	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Demanda de nueva oferta habitacional</li> <li>② Promover oferta habitacional sin aumento de alturas según PRC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Demanda de terrenos para nueva oferta habitacional</li> <li>② Promover reestructuración predial para nueva oferta</li> <li>③ Demanda de nueva oferta habitacional para residentes en condición de hacinamiento, jóvenes profesionales</li> <li>④ Promover oferta habitacional flexibilizando restricciones de constructibilidad</li> <li>⑤ Intervenir en unidades de gestión por manzana</li> <li>⑥ Oferta focalizada en torno al metro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Incentivar mecanismos de gestión para alianzas entre el sector público y privado</li> <li>② Demanda de nueva oferta habitacional en altura menos a 30 pisos</li> </ul>
FCD4	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Demanda de equipamiento social</li> <li>② Demanda de áreas verdes y espacio público</li> <li>③ Demanda de equipamiento vecinal de sedes sociales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Demanda de áreas verdes y espacio público</li> <li>② Demanda de servicios de salud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Demanda de equipamientos asociados a oferta habitacional en altura</li> </ul>
FCD5	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Resolver frecuencias, recorridos, paraderos de Transantiago</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Resolver mitigaciones de Rancagua Express</li> <li>② Resolver frecuencias, recorridos, paraderos de Transantiago</li> <li>③ Promover multimodalidad</li> <li>④ Ensanche y ampliación de veredas en Carlos Valdovinos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Resolver frecuencias, recorridos, paraderos de Transantiago</li> <li>② Resolver jerarquización de vialidad estructurante y ordenamiento de vías locales</li> </ul>
FCD6	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Mantenimiento y recuperación de vivienda existente</li> <li>② Renuentes a las transformaciones urbanas y venta de propiedades</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Residentes con alto grado de tenencia propia, renuente a transformaciones si no existentes mecanismos de gestión vinculantes por contrato</li> <li>② Vivienda aledaña al Metro con daños estructurales como áreas potenciales de cambio</li> <li>③ Instancias de gestión para impedir desplazamientos ni expulsión de residentes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Aumento de densidad poblacional para resolver demanda habitacional de grupos vulnerables</li> </ul>

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

De esta forma, es posible advertir que existen, por una parte, visiones y estrategias comunes y complementarias entre los actores, asociadas al FCD4 y FCD5, donde se propone resolver los desequilibrios en equipamiento comunal y vecinal de áreas verdes y espacio público, salud, sedes vecinales, mejorar el servicio del Transantiago, mitigaciones de Rancagua Express, jerarquización de avenidas principales y locales.

Mientras que, en el resto de los FCD, se advierten visiones y estrategias diferenciadas en torno a medidas más conservadoras por parte de la comunidad, que proponen: propiciar la vocación comercial en torno al metro solo a escala vecinal (FCD2), propiciar oferta habitacional sin aumento de altura según lo establecido en el PRC (FCD3) y sin considerar transformaciones en la trama urbana de las viviendas existentes (FCD6).

A su vez, la contraparte municipal presenta medidas más flexibles que la comunidad y el sector privado más flexibles que la contraparte, lo que condiciona su revisión, conciliación e integración de visiones dispares, a partir de otra que suscite mayor consenso o permita orientar estrategias que velen por el desarrollo urbano del territorio y la calidad de vida de sus residentes.

A partir de la revisión de estos dos componentes de planificación, es posible identificar las características diferenciales y estratégicas que tiene el sector, respecto de otros en la comuna y en el pericentro sur, jugando un rol importante para potenciar las oportunidades de desarrollo urbano a largo plazo que históricamente fueron negados para estos territorios.

En este contexto la VED que adoptará el plan en un horizonte de 15 años será:

*“El sector norte de PAC se constituye en un nodo estratégico de la comuna, en tanto puerta de entrada desde el cual potenciar e irradiar el desarrollo urbano que trae consigo la constitución de Subcentralidades en torno a las*

*estaciones de Metro, con una oferta habitacional y actividades terciarias diversificadas que mejoran la calidad de vida de sus históricos y nuevos residentes”*

La VED formulada surge de los anhelos de desarrollo urbano planteados por la comunidad, las estrategias de potenciar las vocaciones del territorio, por parte de la contraparte municipal y los incentivos urbanísticos para la apertura de nueva oferta habitacional, planteados por el sector privado.

## **5.2 OBJETIVO GENERAL DE DESARROLLO URBANO - ¿PARA QUÉ?**

Posterior a la definición de una VED, es necesario formular en esta línea de acción, el Objetivo General de Desarrollo Urbano (OGDU) que identifique el ¿PARA QUÉ? se ha establecido esta visión en el territorio. Y que posteriormente deberá ser validado y complementado en instancias de participación ciudadana con los actores concurrentes involucrados, que permitan establecer un objetivo que responda a las consideraciones particulares que a ellos les permitirá mejorar su calidad de vida.

En este contexto, el OGDU formulado preliminarmente para definir y cuantificar las metas estratégicas establecidas será:

*Activar procesos de renovación urbana integrales en el territorio, entre la debida protección de los residentes preexistentes y barrios consolidados, y el desarrollo de una nueva oferta habitacional en altura, actividades terciarias y productivas, que configuren un tejido urbano complejo y diversificado, que reajuste los desequilibrios en infraestructura urbana y propicien la integración socioespacial en el sector norte de PAC.*

Tras la identificación de la VED y del OGDU, se da pie a la formulación de Directrices Estratégicas de Intervención (DEI), necesarias para estructurar el

proceso de planificación que concluirá con la definición de acciones estratégicas y unidades de gestión territorial, como insumo final de este estudio.

### **5.3 DIRECTRICES ESTRATEGICAS DE INTERVENCIÓN - ¿QUÉ HACER?**

La formulación de directrices se sustenta sobre la base de identificar un cuerpo de estrategias o cursos de acción que permitan reestructurar el normal curso de los componentes estructurantes del territorio, identificados como FCD, que sin intervención siguen una trayectoria en conflicto.

Las estrategias reforzarán las fortalezas y oportunidades que emanan del territorio y mitigarán sus debilidades y amenazas, mediante la definición de una serie de acciones orientados al ¿Qué HACER? para superar las problemáticas estructurantes advertidas.

Si bien las directrices se formulan en base a la resolución de problemáticas estructurantes en torno a cada FCD (que a su vez fueran definidas tras el análisis de antecedentes técnicos y consideraciones de la participación ciudadana), también es preciso considerar para la formulación de estas DEI, nuevas instancias de participación, que en el transcurso de este estudio no se lograron concretar, para validar las definiciones planteadas, con el fin de lograr el consenso de los compromisos que asumirá el plan. Pese a ello, es posible identificar preliminarmente tres DEI, descritas a continuación:

**DEI1: Incrementar intensidad de ocupación del suelo en áreas estratégicas de mayor valorización en torno al Metro**

Directriz estratégica de tipo adaptativa, que promueve la vocación comercial-habitacional en torno a la estación PAC y comercial-productiva-intermodal en

torno a la estación Lo Valledor, a través de la constitución de subcentralidades que intensifiquen, diversifiquen y modernicen esta oferta en el territorio, aprovechando la ocupación de estas áreas estratégicas valorizadas por la llegada del Metro, en un proceso continuo de incremento que sobrepase las ventajas competitivas que trajo esta inversión inicial, con la capitalización de una nueva oferta que resuelva los déficits internos del sector y de la comuna, a la vez que propicie la atracción de demanda externa, que permita reajustar los desequilibrios internos de segregación y homogeneidad social.

De este modo, la directriz planteada vendrá a resolver el FCD 2 de déficit de nueva oferta terciaria de comercio y servicios, y el FCD 3 de déficit de nueva oferta habitacional diversificada e integrada, que de no resolverse estancarían las oportunidades de incremento de valorización, agudizarán los déficits y precariedades del territorio, incrementarán la segregación socioespacial y activarán procesos de despoblamiento ya registrados.

#### DEI2: Fortalecer localización estratégica del sector mejorando conectividad a escala comunal y vecinal

Directriz de tipo ofensiva, que permitirá fortalecer la localización estratégica del sector, expresada en un alto grado de accesibilidad que trajo consigo el Metro, el alto grado de conectividad a escala regional que determina las conexiones internas con las autopistas y el tren Rancagua express, y con ello un alto grado de intermodalidad para combinar diferentes modos de transporte, además de presentar un emplazamiento con gran cercanía al centro consolidado de Santiago, que permite un acceso directo a prestaciones urbanas de alta calidad (que se encuentran carentes o con déficits en el territorio comunal).

Potencialidades que configuran al sector como un nodo articulador de flujos, que es necesario atraer para incentivar la inversión, incrementar la valorización del suelo y posicionar a un área más extensa bajo las DE11, a la vez que se da respuesta a las necesidades del alto flujo peatonal y vehicular instalado, mediante la jerarquización de vías troncales y locales, la optimización del servicio, flujos y paraderos del Transantiago y el incremento de oferta de ciclovías, todo lo cual dará respuesta al FCD 5.

**DE13: Potenciar condiciones de habitabilidad urbana de los residentes preexistentes, avanzando en resolver sus demandas en infraestructura urbana**

Directriz de tipo adaptativa, que permitirá alcanzar mayores condiciones de habitabilidad urbana para los residentes preexistentes , resolviendo de forma integral las carencias y déficits de infraestructura urbana detectados en el FCD4, las condiciones de deterioro y hacinamiento de la vivienda existente, en áreas susceptibles a cambios morfológicos por la llegada del Metro, que a su vez determinarán nuevas exigencias de oferta habitacional para ellos y sus familias allegadas, tal como se identifica en el FCD6, y los desequilibrios internos de empoderamiento y participación ciudadana que dificultan su intervención en temas de planificación urbana, detectado en el FCD1.

De este modo, la directriz permitirá aprovechar las oportunidades de renovación e inversión, para promover un desarrollo urbano equilibrado entre la protección de barrios consolidados, y el desarrollo de una nueva oferta habitacional y actividades económicas, compatibles con las oportunidades y déficits que experimenta el territorio, hacia un proceso continuo de desarrollo urbano, que mejore la calidad de vida de todos sus habitantes.



Para ello, la comunidad organizada entre propietarios y en espera para optar a una nueva vivienda, deberán hacerse parte de los mecanismos de gestión del plan, para guiar el proceso de planificación, implementación y seguimiento, que permita disponer de terrenos para el desarrollo urbano, bajo una nueva normativa armónica y consensuada entre la realidad actual y el escenario propuesto por la VED.

La definición de este proceso estratégico, servirá de guía para la formulación de Objetivos Específicos que apunten a potenciar y mitigar los 6 FCD identificados, a través de las 3 DEI definidas.

## 5.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS

Los objetivos específicos determinarán con mayor precisión el ¿PARA QUÉ? se ha establecido esta visión en el territorio, a partir del desglose de consideraciones de desarrollo urbano que ello implica en cada DEI.

Consecuentemente, se formulan los lineamientos estratégicos que hacen posible la definición del ámbito y alcance de cada uno de ellos, respondiendo al ¿CÓMO HACER? para materializar estos objetivos en la etapa de implementación del plan. Y que a continuación se formulan, en el siguiente cuadro 5-2:

CUADRO 5-2: OBJETIVOS Y LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS DEL PLAN

DEI	OBJETIVO ESPECÍFICO	LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS
Incrementar intensidad de ocupación del suelo en áreas estratégicas de mayor valorización en torno al Metro	Potenciar vocación terciaria-habitacional y terciaria-productiva diversificada y moderna en áreas estratégicas de mayor valorización	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Propiciar gestión para actualizar oferta existente</li> <li>② Resolver fricciones entre usos productivos v/s uso habitacional y actividades terciarias</li> <li>③ Incentivar el emprendimiento de nueva oferta moderna</li> <li>④ Regularizar imagen urbana de actividades terciarias y productivas</li> </ul>
	Promover nueva oferta habitacional diversificada e integrada que permita capturar los incrementos de valorización y alcanzar mejores niveles de integración social	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Propiciar gestión para disponer de terrenos en áreas estratégicas en torno al metro</li> <li>② Resolver demanda interna de oferta habitacional de vivienda integrada y diversificada</li> <li>③ Propiciar oferta habitacional diversificada y gradual en altura hacia el metro</li> </ul>

Potenciar condiciones de habitabilidad urbana de los residentes preexistentes, avanzando en resolver sus demandas en infraestructura urbana	Activar el capital social del territorio para que se constituya en una contraparte activa en procesos de planificación urbana	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Promover la capacitación de sus dirigentes sociales y jornadas de capacitación abierta a la comunidad</li> <li>② Fortalecer la constitución de organizaciones comunitarias territoriales, con participación activa</li> </ul>
	Promover barrios acordes a las demandas actuales y futuras de infraestructura urbana, que permitan satisfacer las necesidades al interior del territorio	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Resolver demanda de áreas verdes y espacio público a escala barrial</li> <li>② Resolver equipamiento educacional, salud, social a escala comunal</li> <li>③ Propiciar gestión para disponer de terrenos para demandas futuras</li> <li>④ Promover nueva oferta habitacional que dé respuesta a las nuevas demandas</li> </ul>
	Promover la protección y mantención de barrios consolidados e impulsar estrategias que permitan intensificar la ocupación de suelo en torno al metro, asegurando la localización interna del residente preexistente	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Resolver deterioro de barrios consolidados</li> <li>② Promover gestión vinculante entre propietarios y municipio, para definición de proyectos habitacionales</li> <li>③ Promover gestión vinculante entre residentes allegados y otras demandas internas y municipio</li> <li>④ Promover reestructuración predial de viviendas cedidas en torno al metro</li> </ul>
Fortalecer localización estratégica del sector mejorando conectividad a escala comunal y vecinal	Potenciar accesibilidad e intermodalidad no solo en torno a estación, sino en la red del territorio	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Mejorar accesibilidad de vías troncales y locales</li> <li>② Mejorar paraderos y veredas en áreas de mayor flujo</li> <li>③ Mejorar accesibilidad de ciclovías</li> <li>④ Integrar estaciones de metro y áreas estratégicas a un sistema integrado de espacio público</li> </ul>

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

Cuadro en la cual se despliega en orden jerárquico los objetivos y lineamientos más relevantes, a modo de palancas de cambios donde concentrar los esfuerzos de ordenamiento, gestión e inversión de la planificación urbana integrada, para dar respuesta a la VED planteada.

En su mayoría, se estructuran sobre la base de dar respuesta a los componentes de la demanda urbana, a través de la detección de brechas entre los actuales niveles de competitividad, habitabilidad, y gobernabilidad de los diversos elementos que componen la oferta urbana y los requisitos críticos que impone la implementación de la VED en el territorio (que fueran detectadas a partir del

capítulo 3 en adelante), determinando estrategias que mejorarán la calidad de vida de los habitantes, aumentarán la competitividad de actividades económicas, resolverán los déficits internos y se anticiparán a las dinámicas urbanas cambiantes, determinadas por la reciente oportunidad de renovación e inversión que experimentó el territorio con la llegada del metro.

## **5.5 OPCIONES DE DESARROLLO**

---

Tras haber formulado los procesos de planificación en una línea de acción estratégica a largo plazo, en torno a la definición de la VDE, el OGDU, las DEI y los Objetivos y Lineamientos Específicos, según el proceso metodológico de la planificación estratégica, es preciso categorizar la Posición Estratégica General de Desarrollo Urbano (PEGDU) que adoptará el plan, para el desenvolvimiento futuro de la secuencia estructurada de actividades, a corto y mediano plazo en el territorio, que permitirán reestructurar el normal curso de los FCD.

En este contexto se establece que la PEGDU del plan, es posible categorizarla en una “Estrategia de Liderazgo para Conformar el Futuro”, en donde el territorio ejercerá un rol de liderazgo frente a las presiones de demanda urbana, al anticiparse a las oportunidades y amenazas externas con DEI de tipo ofensivas y adaptativas, reestructurando el normal curso de los FCD con trayectorias en conflicto, mediante la implementación de acciones estratégicas que determinen la puesta en marcha de planes, programas, proyectos, mecanismos y estudios específicos, para fortalecer y aprovechar las fortalezas y oportunidades que emanan del territorio.

Estrategia General considerada muy apropiada para contextos emergentes que han experimentado un mayor dinamismo recientemente, según el proceso de planificación estratégica. (Fernandez Güell, 2006, pág. 232)

Posterior a la definición de una PEGDU, es preciso categorizar las Posiciones Estratégicas Específicas que se adoptarán en el plan, en torno a la dimensión económica y social de los FCD.

En este contexto, se establece que la Posición Estratégica de Desarrollo Económico (PEDE), es posible categorizarla en dos tipos complementarios en base a:

- ① una “Estrategia de desarrollo territorial”, en el cual se impulsarán tácticas endógenas para propiciar el desarrollo de oferta urbana en el interior, que permitirá incrementar los ingresos económicos locales, mediante tácticas exógenas que atraigan inversión externa al territorio local,
- ② y en base a una “Estrategia de crecimiento económico de tipo concentrado”, que permita expandir la actividad económica del territorio y con ello aumentar la población, la disponibilidad de empleo, los ingresos municipales y la diversificación de oferta, en base a concentrar las intervenciones de crecimiento en áreas estratégicas del territorio.

Mientras que, en la Posición Estratégica de Desarrollo social (PEDS) es posible categorizarla en dos tipos complementarios en base a:

- ① una “Estrategia de cobertura y alcance”, en donde se concentrarán los esfuerzos en áreas estratégicas de desarrollo para garantizar una mayor cobertura y alcance de equipamiento urbano a un mayor número de habitantes, mientras que la oferta se diversifica en menor medida en el resto del territorio con intervenciones menores,
- ② y en base a una “Estrategia de gestión”, en donde las prestaciones urbanas requeridas por la demanda social son coordinadas y gestionadas desde la administración pública a partir del fortalecimiento del tejido social, haciendo

participe a la comunidad en la gestión urbana, y la optimización e integración de los recursos financieros sectoriales y de la inversión privada.

Tras las definiciones realizadas, que enmarcan el ámbito y alcance de las estrategias multidimensionales en el territorio, se procede a la formulación de las acciones estratégicas que se irán desplegando en el territorio para dar cumplimiento, tanto a los lineamientos, objetivos, directrices y visión planteada.

### 5.5.1 ACCIONES ESTRATÉGICAS

---

Una vez fijadas las estrategias a largo plazo, se formula la secuencia estructurada de planes, programas, proyectos, mecanismos y estudios específicos, que den respuesta al ¿CÓMO?, ¿CUÁNDO? y ¿DONDE? se deben realizar determinadas acciones, que posteriormente deberán ser validadas y complementadas en instancias de participación ciudadana.

En este contexto, las acciones estratégicas formuladas preliminarmente, se han estructurado en base a:

- ① al reconocimiento de brechas normativas del PRMS, PRC y PLADECO que plantean consideraciones atinentes al plan y que no fueron bien desarrolladas en el territorio, (revisadas en el capítulo 4),
- ② a las propuestas expresadas en las diferentes instancias de participación ciudadana con la contraparte municipal, consciente de las problemáticas y oportunidades del territorio y con la capacidad técnica para advertir soluciones estratégicas al respecto (revisadas en el capítulo 4 y ANEXO 4),
- ③ a las propuestas extraídas del documento “Políticas de suelo para la integración social” del CNDU, atinentes al plan y al territorio (revisadas en el capítulo 2),

- ④ a los mecanismos de gestión e inversión urbana, extraídos del Plan Estratégico Anillo interior de Santiago y Plan Estratégico Puerto Maravilla (revisados en el capítulo 3),
- ⑤ y a otras acciones particulares para el territorio.

A partir de este cuerpo de referencias revisados en las etapas metodológicas de los capítulos anteriores, se presenta en los siguientes cuadros 5-3, 5-4 y 5-5 el desarrollo, de las acciones estratégicas formuladas a partir de cada Directriz Estratégica de Intervención, para su posterior despliegue territorial.

CUADRO 5-3: ACCIONES ESTRATÉGICAS PARA LA DEI 1

- SEGÚN PRMS-PRC-PLADECO
- SEGÚN CONTRAPARTE MUNICIPAL
- SEGÚN PROPUESTAS CNDU
- SEGÚN MECANISMOS REFERENCIAL
- NUEVAS PARTICULARES

DIRECTRIZ ESTRATEGICA DE INTERVENCION 1:	
Incrementar intensidad de ocupación del suelo en áreas estratégicas de mayor valorización en torno al Metro	
OBJETIVO ESPECIFICO:	
Potenciar vocación terciaria-habitacional y terciaria-productiva diversificada y moderna en áreas estratégicas de mayor valorización	
LINEAMIENTOS	PRODUCTOS ASOCIADOS
Propiciar gestión para actualizar oferta existente	Mecanismos de gestión para la creación de Comité Permanente de Concertación (locatarios propietarios) y Consejo Vecinal de Desarrollo (no propietarios)
	Mecanismo de gestión para la creación de un sistema integrado de terrenos disponibles para la planificación en base a sistema de reajuste de suelo
	Consolidación de Programas de apoyo al emprendimiento para modernización de oferta existente
	Programas de capacitación laboral
Resolver fricciones entre usos productivos v/s uso habitacional y actividades terciarias	Catastro de actividades terciarias y productivas
	Actualización del PRC para normar usos permitidos
	Mecanismo de gestión para la creación de un sistema integrado de terrenos disponibles para la planificación en base a sistema de reajuste de suelo
	Tasación de propiedades previo a la incorporación del sistema integrado
Incentivar el emprendimiento de nueva oferta moderna	Definición de Plan Maestro para zonificación y relocalización de actividades productivas
	Estudio caracterización de consumidores
	Mecanismos de gestión para creación de Directorio Ejecutivo “Proyectos de renovación urbana en torno al Metro” bajo gestión mixta
	Mecanismos de gestión para creación de Corporación de Desarrollo Urbano bajo gestión mixta
	Programas de apoyo a nuevos emprendimientos diversificados y moderno
	Actualización del PRC para cambios seccionales y la definición de manzanas de intervención

	Actualización del PRC para definición de uso de suelo, intensidad de ocupación
Regularizar imagen urbana de actividades terciarias-productivas	Programas de apoyo para unificación de fachadas existentes Definición de Plan Maestro para zonificación y diseño urbano de manzanas de intervención de cada Unidad de Gestión Territorial Disminuir saturación visual de publicidad

**OBJETIVO ESPECIFICO:**

Promover nueva oferta habitacional diversificada e integrada que permita capturar los incrementos de valorización y alcanzar mejores niveles de integración social

LINEAMIENTOS	PRODUCTOS ASOCIADOS
Propiciar gestión para disponer de terrenos en áreas estratégicas en torno al metro	Estudios para determinar incremento de instalaciones
	Estudio para determinar prioridades de infraestructura vial para encauzar proyectos inmobiliarios
	Mecanismo de gestión para la creación de un sistema integrado de terrenos disponibles para la planificación en base a sistema de reajuste de suelo
	Tasación de propiedades previo a la incorporación del sistema integrado
	Mecanismos de gestión para creación de Directorio Ejecutivo "Proyectos de renovación urbana en torno al Metro" bajo gestión mixta
	Mecanismos de gestión para creación de Corporación de Desarrollo Urbano bajo gestión mixta
	Mecanismos de gestión para creación de Unidades de Gestión Territorial
Resolver demanda interna de oferta habitacional de vivienda integrada y diversificada	Estudio de viabilidad de alternativas para el desarrollo inmobiliario que satisfaga a familias que viven como allegados
	Estudio de alternativas y posibilidades de recursos y programas vigentes
	Estudio de diagnóstico de la demanda habitacional de PAC
	Catastro de predios potenciales para el desarrollo de planes de construcción de viviendas y proyectos habitacionales.
	Propuestas de proyectos habitacionales con cuota de vivienda para residentes preexistentes y residentes allegados
	Propuestas de proyectos habitacionales con cuota de vivienda integrada de interés público para subsidios de arriendo
	Propuesta de Zonas de Integración Urbana para incorporar vivienda social mediante incentivos normativos
Propiciar oferta habitacional diversificada y gradual hacia el metro	Actualización del PRC para cambios seccionales y la definición de manzanas de intervención
	Actualización del PRC para definición de intensidad de ocupación, densidad poblacional
	Generar convenios entre la academia para la definición de propuestas por unidad de gestión
	Propiciar mecanismos de licitación al sector privado para materialización de proyectos habitacionales
	Definición de Plan Maestro para zonificación y diseño urbano de manzanas de intervención de cada Unidad de Gestión Territorial
	Definición de Plan Maestro para propuestas de proyectos habitacionales

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

CUADRO 5-4: ACCIONES ESTRATÉGICAS PARA LA DEI 3

- SEGÚN PRMS-PRC-PLADECO
- SEGÚN CONTRAPARTE MUNICIPAL
- SEGÚN PROPUESTAS CNDU
- SEGÚN MECANISMOS REFERENCIAL
- NUEVAS PARTICULARES






<b>DIRECTRIZ ESTRATEGICA DE INTERVENCION 3:</b>	
Potenciar condiciones de habitabilidad urbana de los residentes preexistentes, avanzando en resolver sus demandas en infraestructura urbana	
<b>OBJETIVO ESPECIFICO:</b>	
Activar el capital social del territorio para que se constituya como contraparte activa	
LINEAMIENTOS	PRODUCTOS ASOCIADOS
Promover capacitación a la comunidad	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Programas de capacitación a dirigentes sociales</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Escuela de Dirigentes sociales</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FF00FF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Programa de Jornadas de capacitación abiertas a la comunidad</li> </ul>
Fortalecer la constitución de organizaciones comunitarias territoriales, con participación activa	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Estudios sobre nivel de participación de las JV</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Programas de asesoría técnica para la conformación y mantenimiento de JV</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #00FFFF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Programas de asesoría técnica para levantar quejas/propuestas de cada JV</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Profesionalizar trabajo territorial de funcionarios municipales en principios y metodologías de participación</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #00FFFF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Programas de instrucción y difusión de alcances del PLAN e instancias de participación continuas definido por ley</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #00FFFF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Mecanismos de financiamiento continuo, mediante subsidio o fondos concursables, para su despliegue operacional y territorial</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #00FFFF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Registro de organizaciones comunitarias como catastro de su participación, financiamientos, continuidad, compromisos adquiridos</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #00FFFF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Normas y metodologías participativas para cada etapa del plan</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #00FFFF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Modificar PRC de forma participativa</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Sistemas de información de nuevos proyectos y operaciones inmobiliarias</li> </ul>
<b>OBJETIVO ESPECIFICO:</b>	
Promover barrios acordes a las demandas actuales y futuras de infraestructura urbana que permitan satisfacer las necesidades al interior del territorio	
LINEAMIENTOS	PRODUCTOS ASOCIADOS
Resolver demanda de áreas verdes y espacio público a escala barrial	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Diseño de Espacio públicos en áreas estratégicas en torno al metro y en barrios consolidados en torno a la peatonalización de vías locales</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Incorporación de mobiliario urbano para reuniones de cada JV</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Plan de Inversión de áreas verdes y espacio público en barrios consolidados</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Incorporación de ejes arbóreos conectados a áreas verdes de escala barrial</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Mejoramiento de áreas verdes residuales de escala barrial</li> </ul>
Resolver equipamiento educacional, salud, social a escala comunal	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Asignación de sedes sociales a cada JV</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Apertura de establecimientos educacionales a uso comunitario</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Propuestas de Plan inversión sectorial para nueva oferta de infraestructura de salud publica</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Propuestas de Plan inversión sectorial para nueva oferta de infraestructura de educación, farmacias populares, salas cunas y cultura, retenes</li> </ul>
Propiciar gestión para disponer de terrenos para demandas futuras	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #00FFFF; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Mecanismo de gestión para la creación de un sistema integrado de terrenos disponibles para la planificación en base a sistema de reajuste de suelo</li> </ul>
Promover nueva oferta habitacional que dé respuesta a las nuevas demandas	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Plan de Inversión de áreas verdes y espacio público en nuevas unidades de gestión por manzana</li> </ul>



<b>OBJETIVO ESPECIFICO:</b>	
Promover la protección y mantención de barrios consolidados e impulsar estrategias que permitan intensificar la ocupación de suelo en torno al metro, asegurando la localización interna del residente preexistente	
<b>LINEAMIENTOS</b>	<b>PRODUCTOS ASOCIADOS</b>
Resolver deterioro de barrios consolidados	Consolidar Programas de mantención y recuperación de conjuntos habitacionales deteriorados en barrios consolidados
	Catastro de vivienda irrecuperable y recuperable
	Subsidios de recuperación de viviendas
Promover gestión vinculante de propietarios, para definición de proyectos habitacionales	Mecanismos de gestión para creación de Unidades de Gestión Territorial
	Mecanismo de gestión para la creación de un sistema integrado de terrenos disponibles para la planificación en base a sistema de reajuste de suelo
	Mecanismos de gestión para creación de Comité Permanente de Concertación (propietarios) y Consejo Vecinal de Desarrollo (no propietarios)
	Tasación de propiedades previo a la incorporación del sistema integrado
Promover gestión vinculante de allegados y otras demandas internas	Estudio de caracterización de allegados
	Programas de asesoría para acceso a vivienda integrada de familias vulnerables
	Subsidios de arriendo
	Mecanismos de gestión para creación Consejo Vecinal de Desarrollo
Promover reestructuración predial de viviendas cedidas en torno al metro	Actualización del PRC para cambios seccionales y la definición de manzanas de intervención
	Actualización del PRC para definición de densidades, constructibilidad gradual y con ello atraer la inversión privada
	Mecanismos de gestión para creación de Directorio Ejecutivo "Proyectos de renovación urbana en torno al Metro" bajo gestión mixta sector público-privado
	Definición de Plan Maestro para zonificación y diseño urbano de manzanas de intervención de cada Unidad de Gestión Territorial

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

CUADRO 5-5: ACCIONES ESTRATÉGICAS PARA LA DEI 2

	SEGÚN PRMS-PRC-PLADECO
	SEGÚN CONTRAPARTE MUNICIPAL
	SEGÚN PROPUESTAS CNDU
	SEGÚN MECANISMOS REFERENCIAL
	NUEVAS PARTICULARES

<b>DIRECTRIZ ESTRATEGICA DE INTERVENCION 2:</b>	
Fortalecer localización estratégica del sector mejorando conectividad a escala comunal y vecinal	
<b>OBJETIVO ESPECIFICO:</b>	
Potenciar accesibilidad e intermodalidad no solo en torno a estación, sino en la red del territorio	
<b>LINEAMIENTOS</b>	<b>PRODUCTOS ASOCIADOS</b>
Mejorar accesibilidad de vías troncales y locales	Estudio para determinar prioridades de infraestructura vial para encauzar proyectos inmobiliarios
	Estudio para determinar prioridades de infraestructura vial para encauzar subcentros terciario y productivo
	Actualización del PRC para cambios seccionales y la definición de manzanas de intervención
	Definición de Plan Maestro para zonificación y diseño urbano de manzanas de intervención de cada Unidad de Gestión Territorial
	Programa de reparación de pavimentos en barrios consolidados
	Impulsar peatonalización o semi-peatonalización de calles interiores, incorporándolas como espacios públicos

Mejorar paraderos y veredas en áreas de mayor flujo	Diseño de paraderos en áreas estratégicas en torno al metro, con criterios de accesibilidad
	Diseño y mantención de todas las paradas de Transantiago
	Estudio de nuevas rutas en áreas no cubiertas del Transantiago
Mejorar accesibilidad de ciclovías	Programa de construcción de circuito de ciclovías en la comuna
	Gestionar incorporación de sistema de concesión de bicicletas públicas
	Instalación de cicleros en áreas verdes y espacios públicos
Integrar áreas estratégicas a un sistema integrado de espacio público	Diseño de Espacios públicos en áreas estratégicas en torno al metro y subcentros terciario y productivo
	Incorporación de ejes arbóreos conectados a espacios públicos y áreas estratégicas

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

El resultado de la formulación preliminar de acciones estratégicas presentadas, permiten corroborar primeramente el enfoque de planificación urbana integrada que se requiere plantear para dar cumplimiento a la VED definida, debiendo orientar su desarrollo a partir de la definición de instrumentos de ordenamiento, mecanismos de gestión e inversión, que coordinen la planificación de los usos de suelo, equipamiento urbano, transporte, vivienda y participación ciudadana, en diversos productos asociados.

En este contexto, es preciso advertir que en esta etapa metodológica, la formulación de acciones presenta, en términos muy generales, los mecanismos de inversión a utilizar, dado cuenta de la identificación de un ente rector que coordinará los recursos financieros de carácter público y privado para dar cumplimiento al desarrollo e implementación del plan, se definan algunos Planes de Inversión para ir concretando los déficits y carencias en infraestructura urbana, y se haga referencia a mecanismos de inversión en base a un sistema de reajuste de suelos para la disponibilidad de terrenos de renovación urbana.

Ello exigirá que en las etapas posteriores, fuera del alcance de este estudio, se deban evaluar las diversas estrategias planteadas, en función de sus costos, presupuestos, fuentes de financiamiento y responsables, que permitirán priorizar y organizar mecanismos de inversión en los diferentes horizontes de tiempo.

Por otra parte, es posible advertir que los mecanismos de gestión están vinculados con casi todos los lineamientos establecidos por cada DEI, siendo una acción estratégica de carácter estructurante, prioritaria para dar cumplimiento al plan en los diferentes horizontes de tiempo.

### 5.5.2 DESPLIEGUE TERRITORIAL DE LAS ACCIONES ESTRATÉGICAS

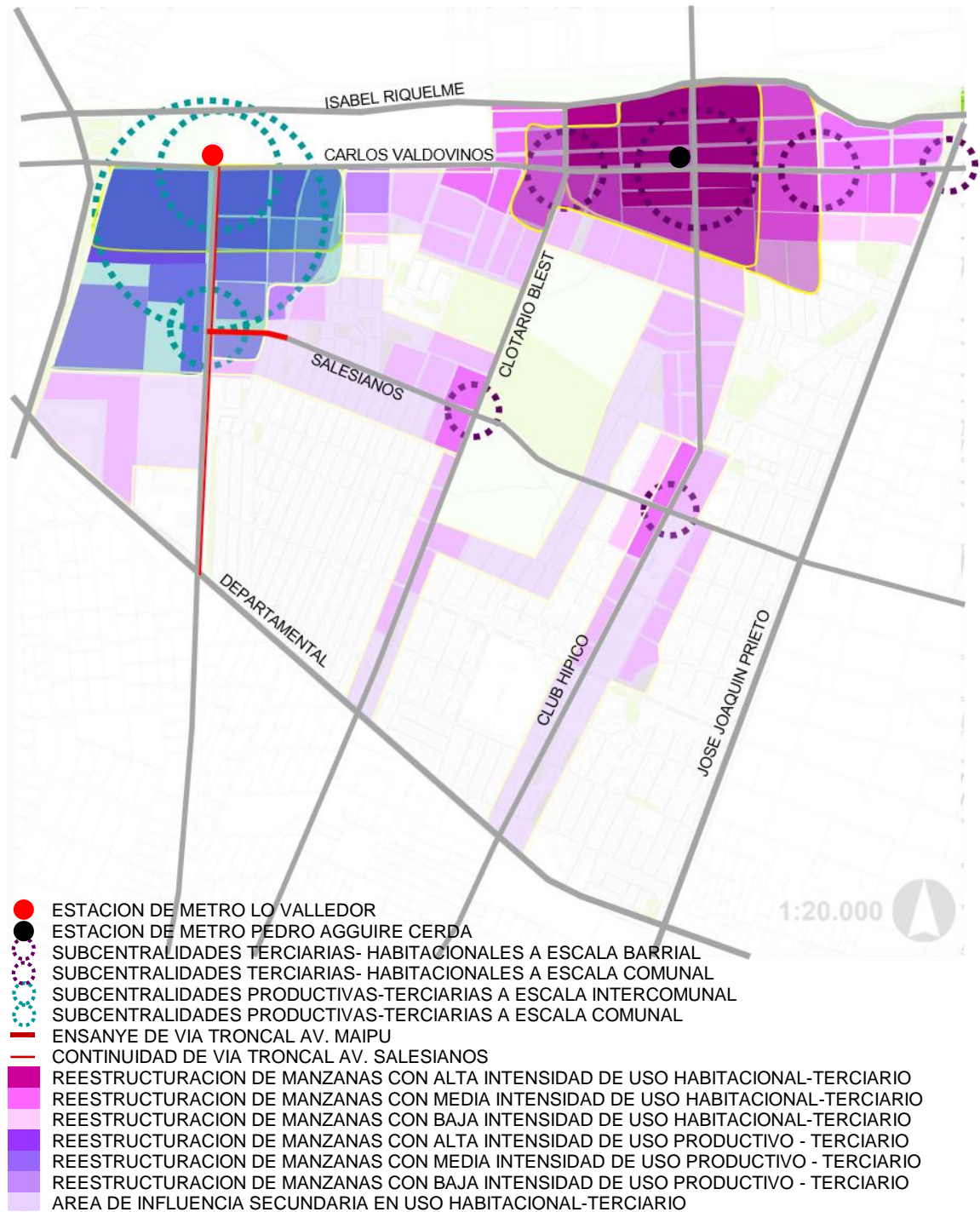
---

Las acciones estratégicas formuladas presentan un despliegue territorial que es preciso identificar y catastrar en las particularidades del sector, con el fin de facilitar la visualización de las transformaciones urbanas planteadas a largo plazo por el plan y permitir la identificación de áreas homogéneas de intervención.

En este contexto, el despliegue territorial de las acciones estratégicas ya formuladas, se identifican y catastran a partir de cada DEI, en las siguientes figuras 5.2, 5.3 y 5.4:

FIGURA 5-2: DESPLIEGUE TERRITORIAL DE LA DEI1

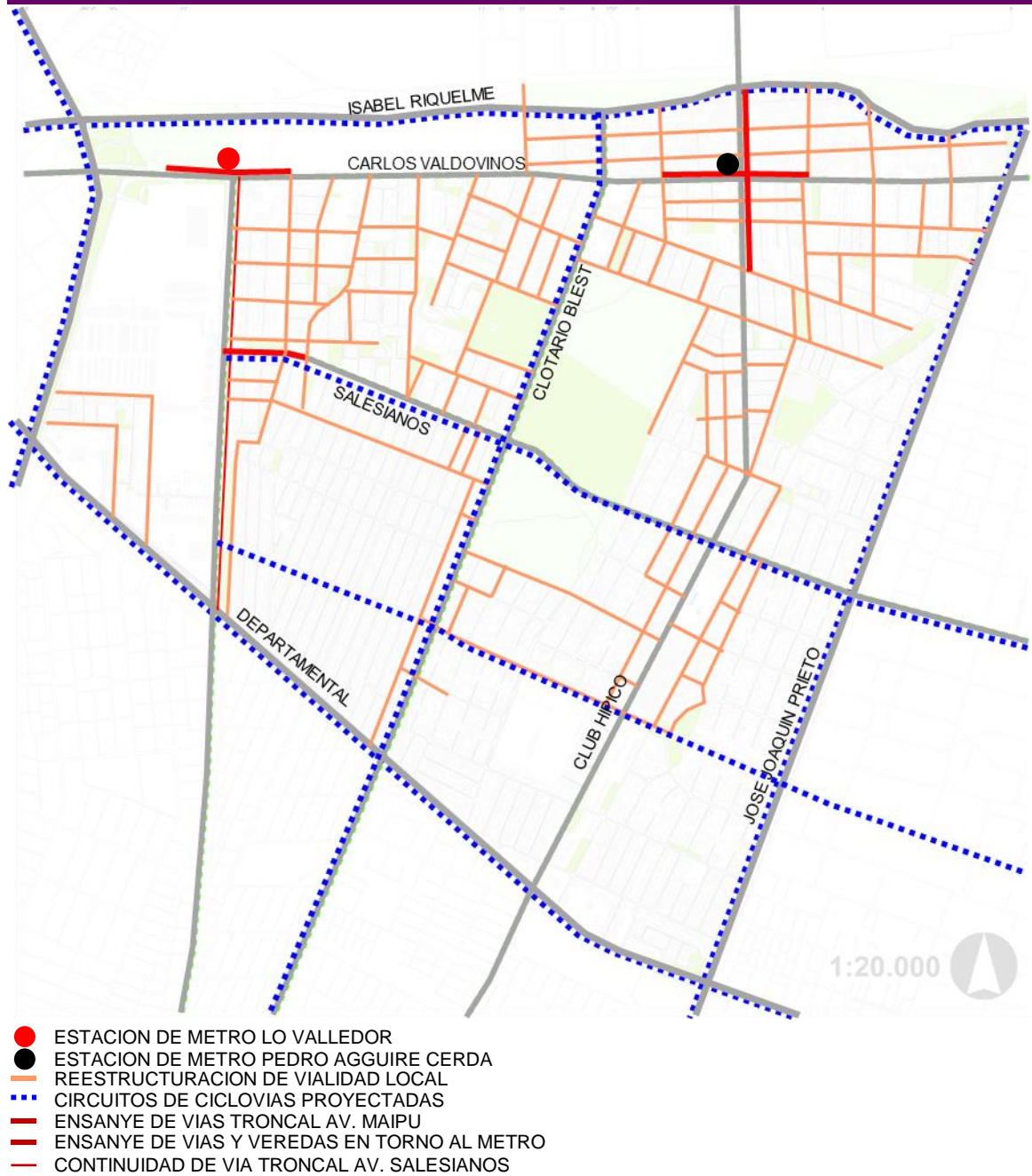
DEI1: Incrementar intensidad de ocupación del suelo en áreas estratégicas de mayor valorización en torno al Metro



FUENTE: ELABORACION PROPIA, 2017

FIGURA 5-3: DESPLIEGUE TERRITORIAL DE LA DEI2

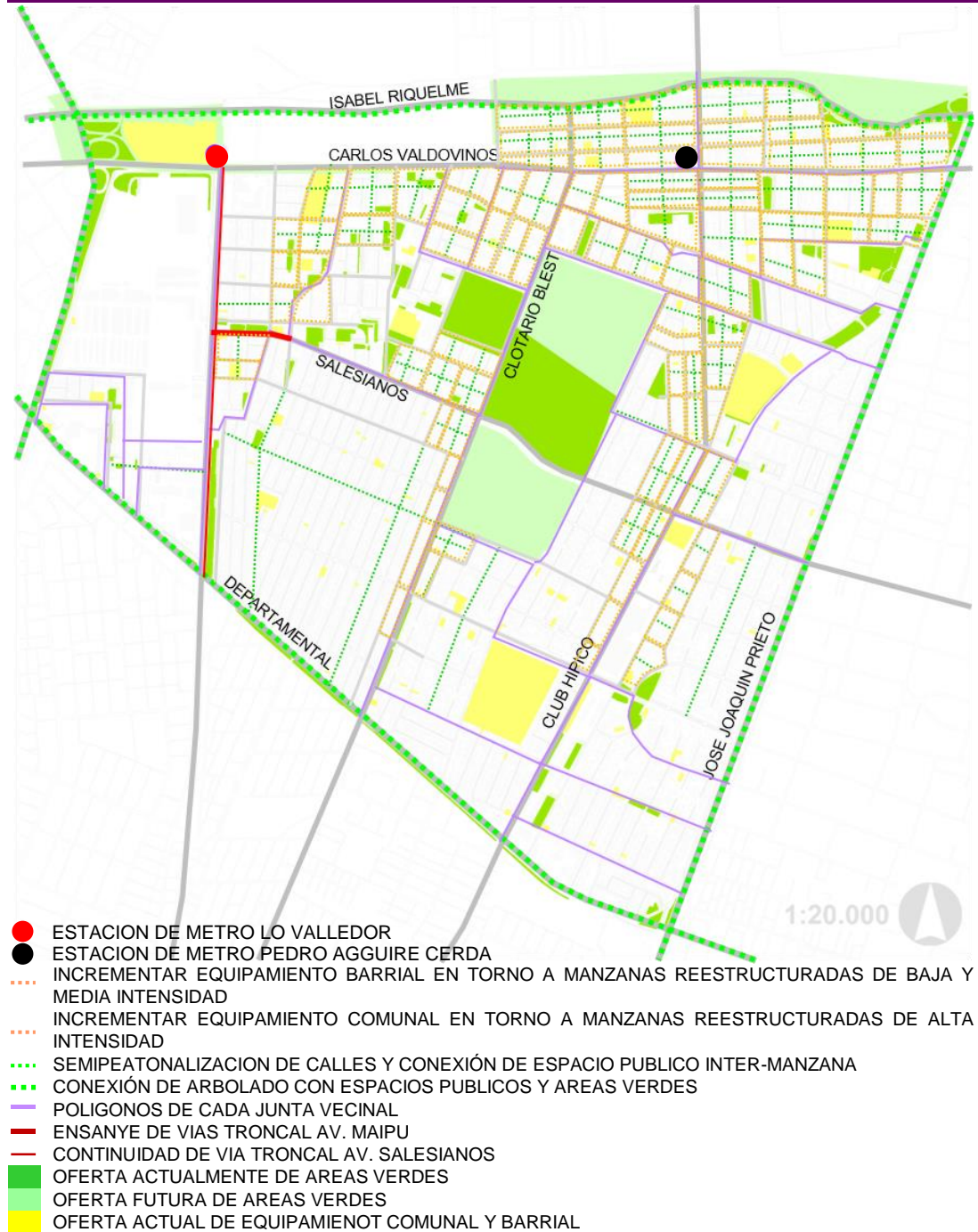
DEI2: Fortalecer localización estratégica del sector mejorando conectividad a escala comunal y vecinal



FUENTE: ELABORACION PROPIA, 2017

FIGURA 5-4: DESPLIEGUE TERRITORIAL DE LA DEI3

DEI3: Potenciar condiciones de habitabilidad urbana de los residentes preexistentes, avanzando en resolver sus demandas en infraestructura urbana



FUENTE: ELABORACION PROPIA, 2017

A partir del despliegue territorial de las acciones estratégicas que presenta cada directriz a largo plazo, fue posible visualizar y dimensionar el grado de intervención preliminar que suscitará su implementación en el territorio, advirtiendo que el alto grado de renovación se focaliza en áreas estratégicas en torno al metro y su prolongación hacia los principales ejes estructurantes, por medio de la reestructuración física de las manzanas que estarán sujetas a intervención, bajo criterios de gradualidad que maximicen la inversión y el desarrollo de nueva oferta habitacional y actividades económicas en torno a dos subcentralidades mayores.

Las concentraciones descienden y permiten identificar la existencia de 6 subcentralidades a escala barrial, en las cercanías con menor oportunidad de desarrollo que las áreas estratégicas descritas anteriormente, donde disminuirá la intensidad de usos de suelos, el coeficiente de constructibilidad y la densidad poblacional, que determinará la diversificación de la oferta habitacional.

De las 6 subcentralidades generadas, 3 se localizaron al interior de los barrios consolidados del área de intervención, asociados al eje de la av. Salesianos que se prolongó hasta el Mercado de Lo Valledor, incrementando con ello su rol estratégico intercomunal.

Las concentraciones descienden aún más bordeando los 8 subcentros que fueran planteados como intervención, determinando una nueva oferta terciaria habitacional de mediana altura acorde a la imagen urbana de los barrios consolidados.

Por otra parte, se advierte que la intervención deberá concentrar los esfuerzos en la coordinación de mecanismos de gestión e inversión, que permitan disponer

de los terrenos previstos para renovación urbana de acuerdo a las intervenciones planteadas en las figuras anteriores.

En este caso particular, se crearía un Directorio Ejecutivo para proyectos urbanos asociados a la renovación urbana en torno a las estaciones de Metro de las recientemente inauguradas y anunciadas L3-6-7. La unidad gestora, con el nombre de Corporación de Desarrollo Urbano, estaría asociada a planes específicos del Metro-Línea 6, en donde se adscribiría el Plan estratégico de subcentralidades en torno a las estaciones Lo Valledor y PAC de la L6, en la comuna pericentral sur de PAC.

De este modo, para la ejecución del plan se deberán empezar a gestar estas entidades encargadas que, a través de una adecuada coordinación e integración de acciones, operaciones, intereses y actores, establezcan una intervención más eficiente, multiescalar e intersectorial.

La modalidad del plan, será de carácter mixto, entre el sector privado en torno a la Corporación de Desarrollo Urbano en torno al Metro-L6 S.A., y el sector público en relación a los actores que intervienen en ella, producto de las asociaciones estratégicas entre el Gobierno Central, el Directorio Ejecutivo de Proyectos de renovación urbana en torno a las nuevas estaciones de Metro (con alcance multiescalar e intersectorial entre ministerios y gobiernos) y la Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda.

El Directorio Ejecutivo que agrupa las atribuciones y responsabilidades intersectoriales de los ministerios involucrados, deberá estar en estrecho diálogo con el municipio, el Gobierno Regional y el Gobierno Central para desarrollar y ejecutar las actuaciones urbanísticas en el contexto local. En este entendido, el directorio deberá asociarse con cada ministerio para responsabilizarlo del



financiamiento que signifique la reformulación de contratos con empresas privadas que presten servicios públicos, como las leyes de concesiones en los proyectos asociados a la autopista central General Velásquez, las leyes asociadas a la empresa Metro S.A., la Empresa de Ferrocarriles del Estado EFE asociada a las intervenciones en las franjas viales del ferrocarril Rancagua Express, entre otras.

Por su parte, la Corporación actuará 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 estos tres grandes actores interesados. El comité será financiado por la Unidad Gestora Corporación de Desarrollo en torno al Metro-L6 S.A.

Los residentes propietarios de viviendas y comercios afectados por reajustes de suelo, serán miembros vinculantes al Comité Permanente, teniendo una participación activa en la planificación, gestión y la ejecución de proyectos, mediante un compromiso contractual en asociación a la creación de Consejos Vecinales de Desarrollo, en representación de las Juntas vecinales que se vean afectadas por la renovación urbana que plantea el plan.

A su vez, el consejo podrá estar conformado con carácter indicativo por el resto de residentes preexistentes no afecto, sociedad civil, organizaciones sociales, gremiales, comunidades académicas interesadas con cada tramo de intervención.

En este contexto, el Consejo Vecinal se conformaría como una sociedad anónima sin fines de lucro que se hará cargo de la gestión integral del Plan Estratégico de Subcentralidades, asumiendo el desarrollo de los proyectos específicos de usos

terciarios de comercios y servicios, usos habitacionales y usos productivos, entre otras iniciativas asociadas a cada programa, abarcando los aspectos administrativos y técnicos del proyecto: ámbitos de la, coordinación de actores, marketing y comunicación, operaciones inmobiliarias, obras públicas complementarias, gestión y finanzas.

A partir del mecanismo de reajuste de suelo, los residentes propietarios podrán optar por participar en la definición urbana de su relocalización o transferir los derechos de su vivienda al municipio. Sistema que permitiría organizar paños fusionados entre las propiedades de los residentes para que mediante un proceso participativo puedan capitalizarlo en activos de un proceso de remodelación o en una compraventa, tal como lo plantea el documento Política de Suelo para la integración social del CNDU y el Plan Estratégico de Puerto Maravilla.

La Corporación administrará la adquisición del área de intervención, para que luego dos universidades: Universidad de Chile y Universidad Católica, desarrollen en cada tramo asociado a las dos estaciones de Metro Lo Valledor y PAC, un detallado diagnóstico estratégico y una propuesta urbana, abordando cada escuela un área homogénea con problemáticas comunes específicas. De este modo, será posible determinar los proyectos relevantes de intervención que caracterizarán a cada tramo y que orientarán el plan de gestión.

Posterior a la definición de propuestas y proyectos específicos por tramo, la Corporación seleccionará, por medio de licitación pública, a diferentes empresas inmobiliarias e inversionistas privados, la compra y realización de cada proyecto reglamentado. Estos actores del sector privado le confiarán a su vez a una empresa constructora la concepción del proyecto específico ganado de acuerdo a las normas urbanísticas definidas por el Plan estratégico.

El Comité Permanente deberá publicar informes permanentes de las actuaciones realizadas, para mantener a toda la comunidad informada sobre las distintas materias, además de patrocinar diversos encuentros comunitarios y talleres de trabajos.

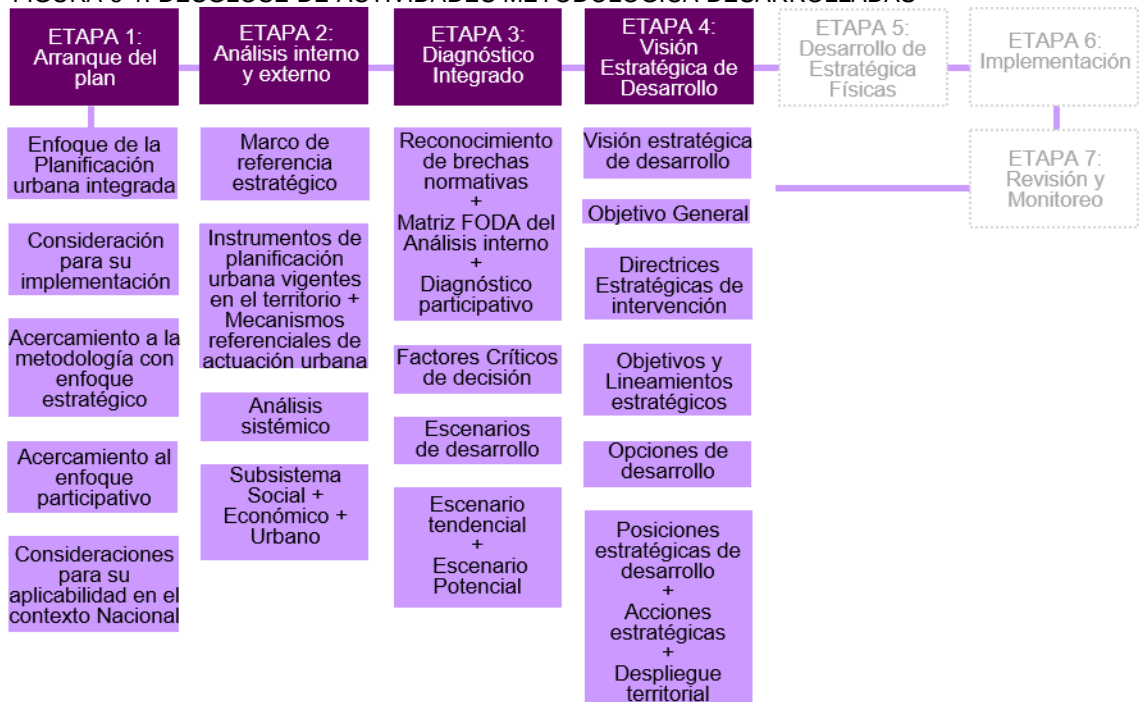
Finalmente es necesario aclarar que en las etapas metodológicas posterior al alcance de este estudio se deberán evaluar cada uno de los productos asociados, considerando los siempre escasos recursos disponibles de carácter público sectorial o central asignados, y los impredecibles lazos que se puedan formalizar con los inversionistas privados que quieran participar en la implementación de esta intervención urbana

De este modo, las acciones estratégicas planteadas para este estudio, solo serán sugerencias conceptuales que podrían servir de guía para lograr dar cumplimiento a la Visión Estratégica de Desarrollo Urbano definida, que posteriormente deberá validarse y complementarse con las diversas consideraciones, que emanen de nuevas instancias de participación ciudadana.

## CAPÍTULO 6: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES FINALES

El presente capítulo contiene las conclusiones finales de este estudio aplicado, que orientó el desarrollo de cada uno de los capítulos presentados anteriormente, a la construcción de las primeras cuatro etapas metodológicas que establecieron la secuencia estructurada de estrategias, como etapas previas al desarrollo de un nuevo instrumento de planificación urbano integrado en el sector norte de la comuna de Pedro Aguirre Cerda, para encaminar el posterior diseño de un Plan Estratégico de Subcentralidades en torno a las estaciones PAC y Lo Valledor de la línea 6 del Metro, conforme al Objetivo General y Específicos planteados inicialmente, tal como se muestra en la figura 6.1.

FIGURA 6-1: DESGLOSE DE ACTIVIDADES METODOLÓGICA DESARROLLADAS



FUENTE: ELABORACION PROPIA 2018

A partir de estas consideraciones es preciso establecer primeramente que, el desarrollo de este estudio aplicado, permitió generar un sinnúmero de insumos

técnicos asociados, que podrán ser utilizados como herramientas referenciales, en torno a: la recopilación de antecedentes técnicos y participativos del contexto urbano e institucional, con su respectiva sistematización en un Diagnóstico Integrado, que permitió la identificación de Factores Críticos de Decisión (FCD) y Escenarios de Desarrollo Urbano en las etapas de análisis y diagnóstico.

Todo ello, posteriormente permitió identificar con mayor claridad la Visión Estratégica de Desarrollo (VED) y su respectivo Objetivo General de Desarrollo urbano a largo plazo que debería alcanzar el territorio, a partir de la identificación de Directrices Estratégicas de Intervención, que posibilitaron reestructurar los FCD, mediante la definición de metas estratégicas que fueran identificadas a partir de cada Objetivo Específico y Lineamiento estratégico.

Posteriormente, las estrategias fueron categorizadas en sus diversos ámbitos y alcances operativos con la identificación de las Opciones de Desarrollo, que finalizan con la definición de insumos operativos de mediano y corto plazo, a partir de la identificación de diversas Acciones Estratégicas que deben desplegarse en el territorio para dar cumplimiento a la visión planteada y superar las problemáticas estructurantes advertidas.

A este respecto cabe mencionar que, los insumos técnicos asociados, fueron desarrollados a partir de la secuencia estructurada de acciones que establece el proceso metodológico de la planificación estratégica, a partir del documento referencial (Fernandez Güell, 2006), y cuyas premisas y bases metodológicas dan sustento al enfoque de la planificación urbana integrada, que asume nuestro Plan Estratégico de Subcentralidades en torno a las estaciones PAC y Lo Valledor de la línea 6 del Metro.

De esta forma, se reconoce la existencia de anteriores y posteriores etapas metodológicas, fuera del alcance de este estudio, que deberán ser definidas para lograr un despliegue estratégico integral tras la implementación de nuestro plan en el territorio.

En este contexto, en la siguiente etapa metodológica de “Desarrollo de Estrategias Físicas del Plan”, fuera del alcance de este estudio, se deberán definir los respectivos cambios y/o modificaciones normativas de carácter vinculante e indicativa, que permitan dar respaldo a la institucionalidad planteada, asociada a: los diversos organismos responsables para dar cumplimiento al modelo de gestión e inversión, a las diversas disposiciones normativas y de morfología urbana planteadas en torno a la dimensión de ordenamiento territorial, y a los procesos de participación ciudadana que permitirán desarrollar estrategias en consenso en las etapas de desarrollo, implementación y seguimiento del plan.

Consideraciones que, darían cuenta de la estructura física del Plan Estratégico de Subcentralidades, que a su vez podrían ser materializadas bajo la figura de: un “Plan Maestro de Subcentralidades PAC-Lo Valledor” que estructuraría las disposiciones de carácter indicativo en torno al ordenamiento, gestión y participación planteadas, y de un “Plan Seccional - Sector Norte de PAC” o a partir de la pronta actualización del PRC tras el financiamiento sectorial aprobado para su Estudio Técnico, en el cual se deberían estructurar las disposiciones normativas de ordenamiento, gestión e inversión con carácter vinculante.

Por su parte también es preciso advertir que, las etapas desarrolladas en este estudio, deberán ser revisadas, validadas y/o complementadas por las diversas instancias de participación ciudadana que se instauren, tras su posible encargo de desarrollo e implementación por las diversas agencias públicas.

En este contexto, en el desarrollo de cada proceso de planificación al interior de este estudio, fue posible advertir las dificultades que se suscitaron en las diversas instancias de participación ciudadana planteadas con la comunidad, que imposibilitaron el desarrollo temprano de un Diagnóstico Participativo con un alto grado de convocatoria, y que permitieran registrar con mayores antecedentes las problemáticas urbanas que los afectan y las consideraciones de desarrollo urbano futuro que deberían alcanzar sus territorios.

Situación que, paradójicamente perjudicaría a las mismas comunidades en los procesos de planificación urbana, cuando en las etapas posteriores, se definen las estrategias a largo plazo en torno a la identificación de una Visión de Desarrollo y Directrices Estratégicas. Mientras que, las comunidades adviertan tardíamente en etapas posteriores, que sus problemáticas y consideraciones estructurantes, no fueron tomadas en cuenta y sus territorios presentan un desarrollo urbano futuro ajenos a ellos.

A este respecto, es preciso advertir que, si bien el proceso metodológico de la planificación estratégica establece la formulación de insumos, validados por continuas instancias de participación ciudadana desde la etapa previa al arranque del plan, hasta la etapa de revisión y monitoreo de sus actuaciones. En el ejercicio profesional y práctico, con licitaciones públicas que no consideran fondos particulares a su desarrollo y tiempos acotados para su levantamiento, y comunidades que no han tomado consciencia de su rol en la planificación, no participan activamente, no manejan lenguaje técnico y no cuentan con la capacitación necesaria para identificar tempranamente procesos de vulneración, es necesario normar los mecanismos de gestión que todo nuevo instrumento de planificación urbano debe instaurar para una participación temprana y vinculante.

Teniendo en consideración que, las instancias de participación ciudadana instauradas en los procesos de planificación urbana en el contexto nacional, presentan una baja representatividad en relación a otros actores relevantes, que son incorporados tempranamente en la institucionalidad de la gestión urbana, advirtiendo que su participación es en su mayoría de carácter indicativa, informativa, consultiva y de validación, careciendo de instancias con carácter vinculante en relación al amplio espectro de intervenciones urbanas, instrumentos de planificación u obras de inversión pública que pueden afectar sus barrios.

De este modo, las recomendaciones finales de esta AFE, a futuros estudios aplicados en esta línea de acción, en torno a la formulación de bases metodológicas de planificación urbana integradas, podrían orientarse al desarrollo de las posteriores etapas e insumos asociados, que permitan generar un documento final con el desarrollo de todas las etapas de planificación, y puedan servir de guía a las agencias públicas para enfrentar integralmente las problemáticas estructurantes que se suscitan tras procesos de renovación urbana y dinámicas cambiantes de los contextos urbanos frente a la inversión pública en Metro.

En este contexto, el aporte de dar continuidad a este tipo de estudios académicos sobre Bases metodológicas que permitan dar a conocer el amplio espectro de estrategias, mecanismos, procedimientos y etapas requeridas para instaurar este nuevo instrumento de planificación urbana integrada, tal como promueve el objetivo 5.3 de la PNDU. Será relevante en la medida que su desarrollo facilite la búsqueda, a modo de inventario, de experiencias y buenas prácticas en torno a este tipo de intervenciones, como ya lo adelantara el estudio: Planificación Urbana Integrada: Investigación de Modelos y Buenas Prácticas (DESEUC, 2015).



En este contexto, su desarrollo posibilitaría un mayor acercamiento y familiarización de estas experiencias, aun no instauradas ni institucionalizadas en el contexto nacional, promoviendo que las diversas agencias públicas y privadas, enfrentadas a contextos urbanos complejos que requieren intervenciones integrales, puedan diseñar y aplicar sus criterios de intervención, bajo el respaldo y dominio, de este tipo de investigaciones.

Teniendo en consideración que, para la puesta en marcha de un instrumento de planificación urbana integrado, se requiere la coordinación multiescalar y multisectorial de todos sus actores concurrentes involucrados. Partiendo de la base que el modelo de gestión propuesto para este estudio, se inicia con el reconocimiento, a escala metropolitana, de dinámicas urbanas que promueven la gestión multiescalar de proyectos de renovación urbana, asociados a las estaciones de Metro recientemente inauguradas y anunciadas L3-6-7, que consecuentemente dan origen a un Directorio Ejecutivo, como ente rector que gestiona las intervenciones y las delegue en torno a cada línea a partir de una Corporación de Desarrollo Urbano.

## CAPITULO 7: BIBLIOGRAFIA

- Aguilar, M. (25 de septiembre de 2017). Comunas impulsan nuevos planes reguladores ante llegada de Línea 6. *La Tercera*. Obtenido de [www.latercera.com/noticia/comunas-impulsan-nuevos-planes-reguladores-ante-llegada-linea-6/](http://www.latercera.com/noticia/comunas-impulsan-nuevos-planes-reguladores-ante-llegada-linea-6/)
- Aranda, E. (2016). La red de metro de Santiago y su efecto en la distribución desigual sobre el territorio, bajo una lógica de crecimiento inmobiliario basado en la mercantilización del suelo. *Revista Territorio FAU*.
- Araneda, A. (2017). *Estacion Lo Valledor*. Obtenido de [www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=599112&page=739](http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=599112&page=739)
- Arenas y Cayo S.A. (27 de mayo de 2016). Una estación de Metro es un detonante de actividad inmobiliaria. *El Mercurio*, pág. 2.
- Arnstein, S. (1969). A Ladder Of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216-224. Obtenido de [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3421739/mod\\_folder/content/0/Participation%20-%20Arnstein%201969%20-%20A%20Ladder%20of%20Citizen%20Participation.pdf?forcedownload=1](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3421739/mod_folder/content/0/Participation%20-%20Arnstein%201969%20-%20A%20Ladder%20of%20Citizen%20Participation.pdf?forcedownload=1)
- Arriagada, C., & Urrutia, J. (2017). *Guía para la formulación de planes maestros integrales de recuperación de barrios y viviendas*. Santiago, Chile.
- Atisba Ltda. (2016). *Metro + Caminata*. Santiago, Chile. Obtenido de <http://atisba.cl/wp-content/uploads/2016/04/Reporte-Atisba-Monitor-Metro-Caminata-Final.pdf>
- Atisba, & Transsa. (2014). *Estudio: Plusvalía potencial por anuncio de línea 3 y 6 del Metro*. Santiago, Chile. Obtenido de <http://www.atisba.cl/wp-content/uploads/2014/10/Reporte-Plusval%3%ADa-potencial-por-anuncio-de-l%3%ADneas-de-Metro.pdf>
- Bauer, H. (2015). *Gobierno Metropolitano en Santiago de Chile*. Tesis de Magister en Gestion y Politicas Publicas. Universidad de Chile, Santiago, Chile. Obtenido de <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/133102/Gobierno-Metropolitano-en-Santiago-de-Chile-consecuencias-de-la.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- BCN y CD Biblioteca del Congreso Nacional y Cámara de Diputados. (2015). *La Ciudad que queremos*. Santiago, Chile: Universitarias de Valparaíso.
- Bravo, J. (11 de junio de 2017). *El Mercurio : Infografía Digital*. Obtenido de Nueva Línea 6: El nuevo puente que unirá el sector oriente y sur-poniente de Santiago: <http://impresa.elmercurio.com/Pages/NewsDetail.aspx?dt=2017-06-11&dtB=11-06-2017%200:00:00&Paginald=10&bodyid=3>
- Bresciani, L. (2015). Planificación Urbana: Conflictos y Desafíos. *Ciudades Chilenas: Planificar o Morir en el intento*. Santiago, Chile.
- Bresciani, L. (23 de octubre de 2016). Consejo de Desarrollo Urbano define nudos por resolver en ciudades chilenas: institucionalidad obsoleta, sectorialismo y segregación. *El Mercurio*, pág. C13. Obtenido de <http://impresa.elmercurio.com/Pages/NewsDetail.aspx?dt=23-10-2016%200:00:00&NewsID=442498&dtB=28-03-2017%200:00:00&BodyID=3&Paginald=13>
- Castro, M. (2011). Del sueño olímpico al proyecto Porto Maravilha: el 'eventismo' como catalizador de la regeneración a través de grandes proyectos urbanos. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 3(2), 211-227. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193121369006>
- CCHC. (2017). *Estado de la planificación comunal*. Santiago, Chile. Obtenido de [www.cchc.cl/%2Fuploads%2Fcomunicacion%2Farchivos%2Festado\\_prc\\_-\\_nacional-rm\\_-\\_Prensa.pptx&usg=AOvVaw1CZUn8ucjBEM6WvxpejJfO](http://www.cchc.cl/%2Fuploads%2Fcomunicacion%2Farchivos%2Festado_prc_-_nacional-rm_-_Prensa.pptx&usg=AOvVaw1CZUn8ucjBEM6WvxpejJfO)
- CNDU. (2014). *Política Nacional de Desarrollo Urbano*. Santiago, Chile. Obtenido de [www.cndu.gob.cl/wp-content/uploads/2014/10/L4-Politica-Nacional-Urbana.pdf](http://www.cndu.gob.cl/wp-content/uploads/2014/10/L4-Politica-Nacional-Urbana.pdf)

- CNDU. (2015a). Acta Ejecutiva N° 9. *Ciudades Chilenas: planificar o morir en el intento*. Santiago, Chile. Obtenido de <http://cndu.gob.cl/actas-del-consejo/>
- CNDU. (2015b). *Propuesta para una política de Suelo para la integración social urbana*. Santiago, Chile. Obtenido de [http://www.minvu.cl/opensite\\_20150505145801.aspx](http://www.minvu.cl/opensite_20150505145801.aspx)
- Contreras, E. (2014). La renovación del puerto de Rio de Janeiro: Porto Maravilha. *Revista La Barraca*. Obtenido de [www.revistalabarraca.com.ar/la-renovacion-del-puerto-de-rio-de-janeiro-porto-maravilha/](http://www.revistalabarraca.com.ar/la-renovacion-del-puerto-de-rio-de-janeiro-porto-maravilha/)
- De Mattos, C. (2015). *Revolución urbana, estado, mercado y capital en América Latina*. Santiago, Chile: RIL editores – Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC.
- Del Canto, N., Urbina, A., & Gomez, F. (2015). Hacia una planificación urbana integrada, Plan de Desarrollo Urbano Comunitario “Curundú: Barrio Vivo. *Revista Planeo*(25).
- DESEUC. (2015). *Planificación Urbana Integrada: Investigación de Modelos y Buenas Prácticas*. MINVU y PNDU, Division de Desarrollo Urbano, Santiago, Chile.
- DESEUC. (2017). *Construcción de Sistema de Indicadores y Estándares del Desarrollo Urbano en Chile*. Santiago, Chile. Obtenido de [www.operaciones.pnud.cl/adquisiciones/2017/114-2017/A](http://www.operaciones.pnud.cl/adquisiciones/2017/114-2017/A)
- Di Bella, A. (2015). Rio de Janeiro capital de grandes eventos: desarrollo urbano y derecho a la ciudad. *Revista Cuadernos del CLAEH*, 34(102), 9-19. Obtenido de <http://publicaciones.claeh.edu.uy/index.php/cclaeh/article/view/184>
- Elizalde, A. (2015). presentación del libro: Propuesta para una nueva constitución (originada en democracia). *Revista igualdad y democracia*(3), 12-14. Obtenido de <http://institutoigualdad.cl/publicaciones/revista-igualdad-y-democracia-no3/>
- Escudero, N. (2015). La insustentabilidad del proceso de desarrollo de la ciudad contemporánea: del espacio - Lugar al predominio de los espacios de Flujos y de los No-lugares. En J. Z. Inzulza, *Diseño urbano y sus aproximaciones desde la forma, el espacio y el lugar* (págs. 172-182). Santiago: F.A.U. Universidad de Chile, I. de Arquitectura y Urbanismo Universidad Austral de Chile, y F.A.U.G. Universidad de Concepción.
- Fernandez Güell, J. (2006). *Planificación estratégica de ciudades: nuevos instrumentos y procesos* (Vol. 10). Barcelona, España: Reverté.
- Fernández, O. (25 de septiembre de 2017b). Comunas impulsan nuevos planes reguladores ante llegada de Línea 6. *La Tercera*. Obtenido de <http://www.latercera.com/noticia/comunas-impulsan-nuevos-planes-reguladores-ante-llegada-linea-6/>
- Fernández, O., Yévenes, P., & Blanco, M. (03 de noviembre de 2017a). El Metro Completa 118 kilómetros con la línea 6. *La Tercera*, págs. 2-5. Obtenido de <https://www.pressreader.com/chile/la-tercera/20171103/281479276681350>
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. *Revista Eure*, 31(94), 41-53.
- Flores, C. (25 de enero de 2010). El estudio que justificó la Línea 6 del metro reconoce al oriente como nuevo centro. *El Mercurio*. Obtenido de [http://chicureo.com/noticias/lnkframe.htm?http://diario.elmercurio.cl/2010/01/25/economia\\_y\\_negocios/economia\\_y\\_negocios/noticias/8c635896-bec0-48d2-a3ad-7edd8e100175.htm](http://chicureo.com/noticias/lnkframe.htm?http://diario.elmercurio.cl/2010/01/25/economia_y_negocios/economia_y_negocios/noticias/8c635896-bec0-48d2-a3ad-7edd8e100175.htm)
- Fuentes, P. (2012). *Orientaciones para una Política Regional de Infraestructura verde: Región Metropolitana de Santiago*. GORE RM, Santiago, Chile. Obtenido de [http://www.minvu.cl/incjs/download.aspx?gls\\_cod\\_nodo=20110324150934&hdd\\_nom\\_archivo=15%20Pablo%20Fuentes%20Flores%20-%20GORE%20Metropolitano\\_121115753985536613.pdf](http://www.minvu.cl/incjs/download.aspx?gls_cod_nodo=20110324150934&hdd_nom_archivo=15%20Pablo%20Fuentes%20Flores%20-%20GORE%20Metropolitano_121115753985536613.pdf)
- Gomez-Lobo, A. (07 de febrero de 2017). Estación intermodal Lo Valledor estará en funcionamiento el segundo semestre. *La Tercera*. Obtenido de <http://www.latercera.com/noticia/estacion-intermodal-lo-valledor-estara-funcionamiento-segundo-semestre/#>
- GOOGLE EARTH. (2017).

- Greene, M., & Soler, F. (2004). Santiago: de un proceso acelerado de crecimiento a uno de transformaciones. En C. De Mattos, M. Ducci, A. Rodríguez, & G. Yáñez, *Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?* (págs. 47-84). Santiago: Sur.
- Herrmann, G. (2014). Hacer Ciudad: Problemas y desafíos de la participación ciudadana en la planificación territorial de Santiago. *Revista 180*, 34, 37- 41. Obtenido de <http://www.revista180.udp.cl/index.php/revista180/article/view/44/42>
- INCITI SPA. (s.f.). Transacciones registradas en el Conservador de bienes Raices de San Miguel 2011-2017. Santiago, Chile.
- INE. (2008). *Crecimiento de los hogares en Chile*. Santiago, Chile. Obtenido de [http://www.ine.cl/docs/default-source/publicaciones/2014/compendio\\_2014.pdf?sfvrsn=5](http://www.ine.cl/docs/default-source/publicaciones/2014/compendio_2014.pdf?sfvrsn=5)
- INE. (2015). Población Ine actualización 2002-20012-Proyección 2013-2010. Santiago, Chile. Obtenido de <http://www.deis.cl/wp-content/uploads/2015/03/Poblaci%C3%B3n-INE-Actualizaci%C3%B3n-2002-2012-Proyecci%C3%B3n-2013-2020.xlsx>
- ITDP Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo de México. (2015). *Instrumentos para el desarrollo orientado al transporte*. México: Igloo. Obtenido de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Instrumentos-para-el-Desarrollo-Orientado-al-Transporte.pdf>
- Lareras, J., & Lange, C. (2017). *Temas emergentes para la Política Pública Urbano-Habitacional en Chile*. Santiago, Chile: Instituto de Vivienda, Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Obtenido de <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/144862>
- LIBERTAD Y DESARROLLO. (2017). *Preocupación por algunos aspectos del reglamento de la ley de aportes al espacio público*. Santiago, Chile. Obtenido de [www.lyd.org/centro-de-prensa/noticias/2017/03/preocupacion-reglament](http://www.lyd.org/centro-de-prensa/noticias/2017/03/preocupacion-reglament)
- Lima, C., & Claudio, A. (2010). Una mirada crítica a la zona portuaria de Río de Janeiro. *Revista Bítacora Urbano Territorial*, 17(2), 23-54. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74816991003>
- López- Morales, E. (2009). *Urban entrepreneurialism and creative destruction: a case-study of the urban renewal strategy in the peri-centre of Santiago de Chile, 1990-2005*. Tesis doctoral en Filosofía, University College London, Londres, UK. Obtenido de [www.discovery.ucl.ac.uk/18707/1/18707.pdf](http://www.discovery.ucl.ac.uk/18707/1/18707.pdf)
- López-Morales, E. (2008). Destrucción creativa y explotación de brecha de renta: discutiendo la renovación urbana del peri-centro sur poniente de Santiago de Chile entre 1990 y 2005. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 12. Obtenido de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-100.htm>
- López-Morales, E. (2013). Desarrollo inmobiliario, mercado de suelo y exclusión social en áreas metropolitanas chilenas. En E. López Morales, C. Arriagada, P. Jirón, & E. H., *Chile Urbano hacia el Siglo XXI: Investigaciones y reflexiones de Política Urbana desde la Universidad de Chile* (págs. 140-148). Santiago, Chile: Universitaria.
- López-Morales, E., & Ocaranza, M. (2012a). La victoria de Pedro Aguirre Cerda: ideas para una renovación urbana sin gentrificación para Santiago. *Revista de urbanismo*, 14(27), 42-63.
- López-Morales, E., Gasic, I., & Meza, D. (2012b). Urbanismo proempresarial en Chile: Políticas y planificación de la producción residencial en altura en el pericentro del Gran Santiago. *Revista INVI*, 27(• LÓPEZ-MORALES, E., GASIC, I., Y MEZA, D. (2012). Urbanismo proempresarial en Chile: Políticas y planificación de la producción 76), 75-114.
- Martín, A., & Merinero, R. (2010). *Planificación estratégica territorial. Estudios metodológicos*. Consejería de Gobernación, Junta de Andalucía, Andalucía, España. Obtenido de <http://blogs.ujaen.es/catpetdlg/wp-content/uploads/2012/09/Libro-Planificacion-Estrategica-Territorial.pdf>
- MDS. (2015). *Estimacion-Pobreza-Ingresos-Multidimensional-Comunal*. Obtenido de [www.observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/%2Fcasen-multidimensional/%2Fcasen/%2Fdocs/%2Festimacion\\_pobreza\\_ingreso](http://www.observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/%2Fcasen-multidimensional/%2Fcasen/%2Fdocs/%2Festimacion_pobreza_ingreso)

- Mercado Lo Valledor. (2016). El nuevo futuro de lo valledor con estaciones de metro y ferrocarril. *Revista Lo Valledor*(25), 8-9. Obtenido de <http://www.lovalledor.com/category/revista-lo-valledor/>
- Mercado Público. (2017). *Resolución Extensa N°138: Adjudica licitación pública id 587-65-le16, destinada a contratar la elaboración del estudio "Definición de Antecedentes Técnicos requeridos para decretar Zonas de Integración Urbana (ZIU)*. Santiago, Chile. Obtenido de [www.mercadopublico.cl/Procurement/Modules/RFB/DetailsAcquisition.aspx?qs=vFb1hTGk1rrl9jODJc+n6KgjTFMsQsH5DpcubYk78yWYWw4D5Zn1RIFB4leaO22U](http://www.mercadopublico.cl/Procurement/Modules/RFB/DetailsAcquisition.aspx?qs=vFb1hTGk1rrl9jODJc+n6KgjTFMsQsH5DpcubYk78yWYWw4D5Zn1RIFB4leaO22U)
- METRO de Santiago. (1 de noviembre de 2017). Metro estima que debut de línea 6 aliviaría hasta en 24% el flujo de usuarios Línea 1. *El Mercurio*, pág. C1.
- METRO S.A. (13 de julio de 2011). *METRO S.A. : Plano Red de Metro*. Obtenido de <http://www.cooperativa.cl/noticias/pais/transportes/metro/conozca-como-seran-las-nuevas-lineas-del-metro/2011-07-13/142042.html>
- METRO S.A. (2012). *Memoria anual 2011*. Obtenido de <https://www.metro.cl/corporativo/memoria>
- METROPOLIS. (2018). *METROPOLIS: Operación urbana de Porto Maravilha*. Obtenido de [www.metropolis.org/es/premios/5a-edicion-2014/operacion-urbana-de-porto-maravilha#media](http://www.metropolis.org/es/premios/5a-edicion-2014/operacion-urbana-de-porto-maravilha#media)
- MINVU & Trivelli y Cía. (2015). *Estimación y análisis de precios de arriendo residencial para las capitales regionales: Gran Santiago*. MINVU, Comisión de Estudios Habitacionales y Urbanos, Santiago, Chile. Obtenido de [http://www.minvu.cl/opensite\\_20070411164455.aspx](http://www.minvu.cl/opensite_20070411164455.aspx)
- MINVU. (1994). *Plan Regulador Metropolitano de Santiago*. Santiago, Chile.
- MINVU. (1995). *MINVU: Zonas de Renovación Urbana*. Obtenido de [http://www.minvu.cl/opensite\\_20070329112953.aspx](http://www.minvu.cl/opensite_20070329112953.aspx)
- MINVU. (2003). *Anillo interior de Santiago: un desafío de gestión urbana estratégica*. Directorio Ejecutivo de Obras Bicentenario, Santiago, Chile. Obtenido de <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=1002>
- MINVU. (2008). *Plan Regulador Metropolitano de Santiago*. Santiago, Chile.
- MINVU. (2014). *Cuenta Pública 2014, sectorial MINVU*. Santiago, Chile. Obtenido de [www.mensajepresidencial.gob.cl/2014/pdf/2014\\_sectorial\\_ministerio-vivienda-y-urbanismo.pdf](http://www.mensajepresidencial.gob.cl/2014/pdf/2014_sectorial_ministerio-vivienda-y-urbanismo.pdf)
- MINVU. (2015). *Cuenta Pública 2015, sectorial MINVU*. Santiago, Chile. Obtenido de [www.gob.cl/cuenta-publica/2015/sectorial/2015\\_sectorial\\_ministerio-vivienda-y-urbanismo.pdf](http://www.gob.cl/cuenta-publica/2015/sectorial/2015_sectorial_ministerio-vivienda-y-urbanismo.pdf)
- MINVU. (2016). *Cuenta Pública 2016, sectorial MINVU*. Santiago, Chile. Obtenido de [www.gob.cl/cuenta-publica/2016/sectorial/2016\\_sectorial\\_ministerio-vivienda-y-urbanismo.pdf](http://www.gob.cl/cuenta-publica/2016/sectorial/2016_sectorial_ministerio-vivienda-y-urbanismo.pdf)
- MINVU. (2017). *MINVU : Planes Reguladores*. Obtenido de <http://zonificacionipt.minvu.cl/PRI/RM/index.html>
- MINVU. (2017a). *Cuenta Pública 2017, sectorial MINVU*. Santiago, Chile. Obtenido de [www.gob.cl/cuenta-publica/2017/sectorial/2017\\_sectorial\\_ministerio-vivienda-y-urbanismo.pdf](http://www.gob.cl/cuenta-publica/2017/sectorial/2017_sectorial_ministerio-vivienda-y-urbanismo.pdf)
- MINVU. (2017b). *Modificación Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en materia de Normas Urbanísticas*. Santiago, Chile. Obtenido de <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=http://participacionciudadana.m>
- MINVU. (2017c). *Resolución Extensa N°7017: Inicia proceso de Evaluación Ambiental Estratégica para la Política Nacional de Ordenamiento Territorial*. Santiago, Chile: EAE. Obtenido de [http://eae.mma.gob.cl/uploads/D42\\_Resolucion\\_Ingreso\\_EAE\\_PNOT.pdf](http://eae.mma.gob.cl/uploads/D42_Resolucion_Ingreso_EAE_PNOT.pdf)
- Miranda, M., & Vidal, A. (31 de agosto de 2016). MOP define calendario de los 11 proyectos a concesionar en última etapa del gobierno. *La Tercera*. Obtenido de

- <http://www.latercera.com/noticia/mop-define-calendario-de-los-11-proyectos-a-concesionar-en-ultima-etapa-del-gobierno/#>
- MMA. (2011). *Informe del Estado del Medio Ambiente*. Santiago, Chile. Obtenido de [http://www.mma.gob.cl/1304/articles-52016\\_resumen\\_ejecutivo2011.pdf](http://www.mma.gob.cl/1304/articles-52016_resumen_ejecutivo2011.pdf)
- Mongín, O. (2006). *La condición urbana: la ciudad a la hora de la mundialización*. Buenos Aires: Paidós.
- Morris, R. (2015). Políticas urbanas, planificación integrada y regeneración. *Cátedra Ciudad y paisaje IV: Planificación y gestión urbana*. Santiago, Chile. Obtenido de <https://cyp4uc.wordpress.com/>
- MTT. (2013). *Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025*. Santiago, Chile. Obtenido de [www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2014/02/plan\\_maestro\\_2025\\_2.pdf](http://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2014/02/plan_maestro_2025_2.pdf)
- OBS. URB. MINVU. (2002). *Porcentaje de hacinamiento*. Obtenido de [http://www.observatoriourbano.cl/indurb/generar\\_datos2.asp](http://www.observatoriourbano.cl/indurb/generar_datos2.asp)
- OCUC. (2015). *Tipología equipamiento cultural AMS*. Obtenido de [http://ide.ocuc.cl/layers/geonode:rm\\_eq\\_cultural](http://ide.ocuc.cl/layers/geonode:rm_eq_cultural)
- OCUC. (2016a). *Año de permisos de edificación de edificios o bloques únicos, gran santiago (2010-2016)*. Obtenido de <http://ide.ocuc.cl/layers/geonode>
- OCUC. (2016b). *Tipología de áreas verdes y grupos socioeconómicos predominantes por manzana según censo 2002*. Obtenido de <http://ide.ocuc.cl/maps/160>
- OCUC. (2016b). *Tipología de establecimientos educacionales públicos RM*. Obtenido de [http://ide.ocuc.cl/layers/geonode:Establecimientos\\_educaciones\\_publicos\\_RM](http://ide.ocuc.cl/layers/geonode:Establecimientos_educaciones_publicos_RM)
- OCUC. (2016c). *Población total por manzana según censo 2012, área metropolitana de santiago*. Obtenido de [http://ide.ocuc.cl/layers/geonode:pob\\_mz\\_stgo\\_12](http://ide.ocuc.cl/layers/geonode:pob_mz_stgo_12)
- OCUC. (2016e). *Tipología centros de salud Pública RM*. Obtenido de [http://ide.ocuc.cl/layers/geonode:Tipologia\\_Centros\\_de\\_Salud\\_publicos\\_RM](http://ide.ocuc.cl/layers/geonode:Tipologia_Centros_de_Salud_publicos_RM)
- Orrego, C. (2016). Áreas Metropolitanas: Desafío y Oportunidades para Chile. *¿Qué es un área Metropolitana? Desafíos y Oportunidades de las áreas metropolitanas*. Santiago, Chile. Obtenido de [www.subdere.cl/sala-de-prensa/intendente-claudio-orrego-%E2%80%9Ccon-el-actual-dise%C3%B1o-institucional-no-podemos-avanzar-un-p](http://www.subdere.cl/sala-de-prensa/intendente-claudio-orrego-%E2%80%9Ccon-el-actual-dise%C3%B1o-institucional-no-podemos-avanzar-un-p)
- PAC. (1991). *Plan Regulador Comunal de Pedro Aguirre Cerda. Santiago 1991*. Santiago, Chile. doi:[www.pedroaguirrecerda.cl/w121/files/plan%20regulador/Ordenanzas%20plan%20regulador.pdf](http://www.pedroaguirrecerda.cl/w121/files/plan%20regulador/Ordenanzas%20plan%20regulador.pdf)
- PAC. (2009). *Plan de Desarrollo Comunal 2009-2012: Diagnostico Tomo 1*. Santiago, Chile. Obtenido de [https://issuu.com/municipalidadpedroaguirrecerda/docs/pladeco\\_pac\\_tomo1\\_diagnostico](https://issuu.com/municipalidadpedroaguirrecerda/docs/pladeco_pac_tomo1_diagnostico)
- PAC. (2014). *Plan de Desarrollo Comunal 2014-2018*. Santiago, Chile.
- PAC. (2017). *Cuenta Pública 2016*. Santiago, Chile. Obtenido de [http://www.pedroaguirrecerda.cl/w15/?page\\_id=2099](http://www.pedroaguirrecerda.cl/w15/?page_id=2099)
- Pérez, G. (2014). El Plan Maestro como instrumento de diseño urbano: potencialidades y limitantes. El caso de la ciudad de Antofagasta. *Revista AUS*(15), 16-21.
- Pérez-Cueto, C. (03 de noviembre de 2017). Línea 6: Cerrillos y PAC asoman como nuevo foco inmobiliario. *La Tercera*. Obtenido de <http://www.latercera.com/noticia/linea-6-cerrillos-pac-asoman-nuevo-foco-inmobiliario/>
- PROURBANA. (2014). *Nueva política de desarrollo urbano: de los lineamientos a los instrumentos y estrategias concretas para su implementación*. Obtenido de Centro UC Políticas Públicas, Publicaciones: [www.politicaspUBLICAS.uc.cl/wp-con](http://www.politicaspUBLICAS.uc.cl/wp-con)
- PULSO S.A. (2005). *Anteproyecto PRC Comuna de Pedro Aguirre Cerda*. Santiago, Chile. Obtenido de [www.defendamoslaciudad.cl%2Findex.php%2Fnoticias%2Fitem%2Fdownload%2F79\\_dfe978d59dc14249c8eb659480383229&usg=AOvVaw21a\\_5o8tjXIRvBN1rMF958](http://www.defendamoslaciudad.cl%2Findex.php%2Fnoticias%2Fitem%2Fdownload%2F79_dfe978d59dc14249c8eb659480383229&usg=AOvVaw21a_5o8tjXIRvBN1rMF958)

- Rosemary, T. (26 de mayo de 2017). Propuestas de reglamentos de la Ley de Aportes al Espacio Público. *El Mercurio*. Obtenido de <http://www.elmercurio.com/legal/noticias/opinion/2017/05/26/propuestas-de-reglamentos-de-la-ley-de-aportes-al-espacio-publico.aspx>
- Sagredo, F., & Carbonetti, H. (2003). *Elementos clave y perspectivas prácticas en la gestión urbana*. CEPAL, División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos. Santiago, Chile: United Nations Publications. Obtenido de [www.cepal.org/es/publicaciones/5774-elementos-clave-perspectivas-practicas-la-gestion-urbana&usg=AOvVaw3-\\_mO](http://www.cepal.org/es/publicaciones/5774-elementos-clave-perspectivas-practicas-la-gestion-urbana&usg=AOvVaw3-_mO)
- Sandoval, C. (2014). *Métodos y aplicaciones de la planificación regional y local en América Latina*. CEPAL, División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos. Santiago, Chile: United Nations Publications. Obtenido de [www.cepal.org/es/publicaciones/36967-metodos-aplicaciones-la-planificacion-regional-local-america-latina&usg](http://www.cepal.org/es/publicaciones/36967-metodos-aplicaciones-la-planificacion-regional-local-america-latina&usg)
- SECPLAN PAC. (2017). Base de datos ArcGis. Santiago, Chile.
- SECTRA. (2012). *Revisión y Actualización del Plan Maestro de Ciclovías y Plan de Obras*. Santiago, Chile. Obtenido de <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=3086>
- SECTRA. (2014). *Encuesta origen destino de viajes 2012*. Santiago, Chile. Obtenido de <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mfn=3253>
- SECTRA. (2017). *Gobierno y Banco Interamericano de Desarrollo invitan a empresas consultoras a participar en estudio de planificación urbana en la ciudad de Los Ángeles*. Obtenido de SECTRA Prensa: [www.sectra.gob.cl/prensa/prensa000.ht](http://www.sectra.gob.cl/prensa/prensa000.ht)
- SENADO. (2017). *Boletín N° 10163-14 : Transparencia del mercado del suelo e incrementos de valor por ampliaciones del límite urbano: respaldan idea de legislar*. Santiago, Chile. Obtenido de [www.senado.cl/transparencia-d](http://www.senado.cl/transparencia-d)
- SEREX UC. (2010). *Estudio "Evaluación de Alternativas de Metro Líneas 3 y 6"*. Santiago, Chile.
- SII. (2014). *Estadísticas de Empresas por Rubro, Región y Comuna*. Obtenido de [/www.sii.cl/estadisticas/%20empresas\\_rubro.htm](http://www.sii.cl/estadisticas/%20empresas_rubro.htm)
- SOCHITRAN. (2013). *Políticas de Transporte Urbano para nuestras ciudades*. Santiago, Chile. Obtenido de <http://admin.aeurus.cl/upload/archivos/sochitran/4181/43/1478212309.pdf>
- Tomazine, E. (enero de 2015). *Contested Cities: Publicaciones*. Obtenido de <https://clepys.wordpress.com/2015/07/18/contested-cities-revitalizar-por-todos-los-medios-las-estrategias-del-poder-publico-en-la-operacion-porto-maravilha-rio-de-janeiro-parte-1/>
- Trivelli y Compañía S.A. (2015a). *Estudio: Caracterización de zonas con potencial para densificación en comunas pericentrales de Santiago*. Santiago, Chile. Obtenido de [http://www.minvu.cl/incjs/download.aspx?glb\\_cod\\_nodo=20070411164436&hdd\\_nom\\_archivo=IFinal-Densificacion-Trivelli.pdf](http://www.minvu.cl/incjs/download.aspx?glb_cod_nodo=20070411164436&hdd_nom_archivo=IFinal-Densificacion-Trivelli.pdf)
- Valencia, M. (15 de febrero de 2015). El Gran Santiago se "desborda", y supera las 85 mil hectáreas, por el auge de las parcelas. *El Mercurio*, pág. C16.
- Valenzuela, L., & Wood, J. (2013). *Instrumentos de Planificación Territorial para la Integración Social en Áreas Urbanas*. Obtenido de EspacioPúblico, Documento de Referencia N°8: [www.espaciopublico.cl/wp-content/uploads/2016/05/18.pdf](http://www.espaciopublico.cl/wp-content/uploads/2016/05/18.pdf)
- YOUTUBE. (10 de octubre de 2017). *Metro de Santiago: Exterior estación Pedro Aguirre Cerda L6*. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=dD5wIY5eVhc>





## ANEXO 1: AVANCES ALCANZADOS PARA LA EFECTIVA IMPLEMENTACIÓN DE UNA PLANIFICACIÓN URBANA INTEGRADA

El MINVU en asociación con el CNDU ya ha orientado el quehacer institucional del desarrollo urbano y territorial a dar cumplimiento a los planteamientos de la nueva Política, como se establece en sus Cuentas Públicas a partir de su implementación el 2014 hasta la fecha.

De esta forma, ya en su primer año de aprobación, el documento sectorial de este ministerio establece como objetivo estratégico la consolidación de marcos normativos y de intervenciones urbanas sustentables e integradas, a través de la formulación de políticas, normas y estándares que orienten el ordenamiento territorial y la inversión en infraestructura urbana. Con el objetivo de: *“...avanzar en la implementación de la Política Nacional de Desarrollo Urbano, esfuerzo técnico que define lineamientos y orientaciones para las acciones e intervenciones del sector público en la ciudad lo que se traducirá en mejores instrumentos de planificación, inversiones con estándares de alta calidad y reformas institucionales que incrementen la participación y la gobernabilidad.* (MINVU, 2014, pág. 364)

En dicha Cuenta Pública, ya se destacan importantes avances en la definición de acciones en el marco de esta nueva política, como sería:

-El proyecto de Ley 20.958 de Aportes al Espacio Público, que sería finalmente promulgado en octubre del 2016 tras cuatro años de tramitación. El cual regula la forma en que los proyectos inmobiliarios de carácter público o privado deberán contribuir a la creación de espacio público y la mitigación en vialidad a través de aportes de inversión a los Planes de Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de cada comuna, mediante modificaciones a la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), que daría paso a un nuevo sistema de mitigaciones sobre la base de que los proyectos inmobiliarios generan externalidades en el espacio público y la vialidad dependiendo de su densidad y destino.

-La aprobación del proyecto de Ley que modifica la Ley 19.537 de Copropiedad inmobiliaria para facilitar su administración y permitir hacer más efectiva la aplicación de programas ministeriales de mejoramiento o ampliación en condominios de vivienda social.

- La tramitación del proyecto de Ley que reemplaza el artículo 59 de la LGUC de 2004, sobre la caducidad de las declaratorias de Utilidad Pública en los Planes Reguladores, que sería

finalmente promulgado en octubre del 2014. Ley que perpetua la vigencia de utilidad pública de aquellas franjas de terreno que según el respectivo Plan Regulador son concebidas como futuros ensanches de vías, parques o espacios públicos, como mecanismo para planificar con visión estratégica para el futuro.

- La revisión de algunos cuerpos normativos aprobados o en curso de aprobación que apuntasen en contra de los planteamientos de la PNDU respecto a equipamientos en áreas verdes y otras normas que limitaban las facultades de los planes reguladores intercomunales, como el DS N°1 de 2013 sobre la conversión de zonas de área verde en residenciales.

- El acompañamiento a los municipios en la elaboración y actualización de sus Planes Regulares, para orientar o anticipar su crecimiento y desarrollo urbano, iniciándose 14 estudios y terminándose 30 ya encargados.

- Se inician 51 Planes Urbanos Estratégicos, se terminan 41 en las regiones de Atacama, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins, La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos. También se terminan 7 Proyectos Urbanos Integrales.

- En coordinación con la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio (COMICIVYT), creada según el Decreto N°34 en 2015 y la Comisión Asesora Presidencial, se establece la necesidad de trabajar en la elaboración de una propuesta de Política de Suelo, con medidas legales y de gestión que aseguren al Estado el acceso de suelo público y privado de calidad para la integración social para distintas intervenciones urbanas y habitacionales, propuesta intersectorial que concluiría en mayo del 2015.

- A su vez, la Cuenta Pública del MINVU al 2015, inicia las gestiones para la formulación de Planes Regionales de Infraestructura Urbana y Territorial, en colaboración con el COMICIVYT con el fin de formulará una cartera de proyectos de infraestructura urbana a ejecutarse a largo. (MINVU, 2015, pág. 484)

- El comité además, avanza en las definiciones que darán paso a la formulación de una Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT) , con resolución ingresada al Sistema de Evaluación Ambiental Estratégica en Junio del 2017, que tiene por objetivo: *"Direccionar estratégicamente el ordenamiento del territorio nacional como un marco de acción que permita su organización, sobre la base de sus potencialidades y singularidades, de su articulación funcional y de la creación de*

*oportunidades, contribuyendo al desarrollo sustentable, a una economía baja en carbono y al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes". (MINVU, 2017c, pág. 5)*

- Se plantea, adicionalmente a la Propuesta de Política de Suelo para la integración social, la necesidad de trabajar en la elaboración de propuestas en materia de Planificación Urbana Integrada e Institucionalidad Urbana, que inicia con el Seminario: Planificación Urbana Integrada, perspectivas y desafíos en diciembre del 2014. Procede luego con la licitación del estudio "Planificación Urbana Integrada: Investigación de Modelos y Buenas Prácticas" encargada a la Dirección de Servicios Externos de la PUC en septiembre del 2015, en coordinación con el MINVU y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

El Estudio analiza algunas experiencias internacionales en esta materia: sus características, marco legal y normativo, mecanismos especiales, modelos de gestión y buenas prácticas nacionales que, aunque no cuentan con un soporte legal que los legitime, logran consolidar un desarrollo urbano territorial integrado.

- La Cuenta Pública del ministerio al 2016, da a conocer las iniciativas desarrolladas para la tramitación del proyecto de Ley sobre Transparencia del Mercado del Suelo e incrementos de valor por ampliaciones del límite urbano, ingresada al Congreso en junio 2015, aprobada en la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados en Octubre del 2016 y despachada desde la Comisión de Vivienda y Urbanismo del Senado en julio del 2017, está en pleno proceso de perfeccionamiento para su posterior promulgación.

El Proyecto de Ley tiene por objetivo transparentar el mercado de suelo de sus actuales dinámicas especulativas y poco claras, que dificultan una competencia legítima de los actores que quieren intervenir en él. Para ello se propone tres ejes centrales consistentes en:

Primero: Aumentar la transparencia y participación ciudadana en los procesos de cambios de los planes reguladores mediante la formulación de imágenes objetivo de las propuestas planteadas en terminas más comprensibles para la ciudadanía, para luego validarla en una consulta pública que permita elaborar mejores anteproyectos en conjunto con las autoridades locales.

Adicionalmente a facilitar el acceso a la información de los instrumentos de planificación territorial existentes e implementar un Observatorio del Mercado de suelo con acceso a información de

compraventas en los Conservadores de Bienes Raíces y de suelos públicos del Ministerio de Bienes Nacionales.

Segundo: Mejorar la eficiencia con que se determinan las contribuciones de bienes raíces, eliminando la exención de sobretasa urbana de los sitios eriazos que no cuenten con urbanización, salvo que no sea factible esta condición.

Tercero: Establecer impuestos que permitan capturar parte del incremento del valor del suelo que experimentarían las áreas en procesos de cambios de planes reguladores por ampliación de su límite urbano a terrenos que modifiquen su condición rural a urbana y con un valor de suelo mayor a 5000 UF, estableciendo la obligación de que el SII reavalúe los terrenos una vez se produzcan los cambios normativos. (SENADO, 2017; MINVU, 2016)

Por último, los avances normativos alcanzados hasta el 2017 en materia de dar cumplimiento a los planteamientos de la nueva Política consideran:

- La licitación pública del estudio “Construcción de Sistema de Indicadores y Estándares del Desarrollo Urbano en Chile, encargada a la Dirección de Servicios Externos de la PUC y concluida en junio del 2017. El Estudio desarrolla una propuesta de sistema de indicadores y estándares de desarrollo urbano, para medir, evaluar, monitorear y seguir el grado de cumplimiento de estas prestaciones en las ciudades chilenas, sobre la base de los contextos existentes y las consideraciones internacionales asociadas a la OCDE y la elaboración de un plan institucional para su implementación progresiva en el territorio nacional que aseguren la construcción de ciudades más equitativas, socialmente integradas y participativas (DESEUC, 2017).

- Se presenta a consulta ciudadana por la plataforma online del MINVU hasta marzo del 2017, el borrador del Reglamento de la Ley de Aportes al Espacio Público, que establece las consideraciones técnicas para dar cumplimiento a la ley en cuanto a la mitigación de los impactos al sistema vial y aporte a espacios públicos que los proyectos inmobiliarios deberán solventar a causa de sus externalidades negativas en el entorno.

Las consideraciones contemplan mayores aportes a los proyectos de uso residencial que los de otros usos como comerciales, industriales o salud que pudieran generar mayores impactos en la ciudad, sin considerar, además los proyectos de usos mixtos. Respecto a las mitigaciones de impacto vial, el borrador no establece un rango de escala para que los proyectos ingresen al

Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad, para obtener una resolución que lo libere o lo obligue a realizar las mitigaciones correspondientes, situación que colapsará al organismo técnico encargado y retrasará los plazos de aprobación de permisos de edificación. (LIBERTAD Y DESARROLLO, 2017; Rosemary, 2017; MINVU, 2017a)

-También se presenta a consulta ciudadana por la plataforma online del MINVU hasta Noviembre del 2017, el borrador de la Propuesta de Decreto Supremo a modo de reglamento, que modifica la OGUC para dar cumplimiento a la Ley 20.417 en materia de Proyectos de Viviendas Integradas aprobado en abril del 2014.

En el borrador del Reglamento que da cumplimiento a la Ley 20.417 en materia de Proyectos de Viviendas Integradas, establece esta nueva categoría de proyectos para mejorar los niveles de integración social, mediante la formulación de normas específicas por parte de las autoridades locales en colaboración con el MINVU para dar incentivos urbanísticos en determinadas zonas de la ciudad a cambio de la exigencia de una cuota de vivienda social, económica y para subsidio de arriendo en el mismo proyecto.

La propuesta modifica la OGUC relativos al reglamento de vivienda económica, incorporando las definiciones de Proyectos de Vivienda Integrada aplicables en las Zonas de Integración Urbana (ZIU).

Estas ZIU serán definidas por el MINVU, a solicitud de un SEREMI, Municipalidad o interesado siempre que cumpla las atribuciones de localización estratégica para la integración social asociadas a polígonos dotados de establecimientos educacionales, de salud, acceso a sistemas de transporte público, equipamiento comercial, parques o vía de servicio. El objetivo de estas zonas es llegar a formular mecanismo institucionalizado para el rescate social de la valoración del suelo mediante la incorporación de vivienda subsidiada por el Estado en contextos estratégicos de la ciudad, que con los actuales marcos normativos sería imposible viabilizar. (MINVU, 2017b)

Adicional a ello, se están desarrollando los estudios por licitación pública para la Definición de Antecedentes Técnicos Requeridos para decretar Zonas de Integración Urbana, en polígonos estratégicos de Valparaíso, Viña del Mar, Antofagasta y Santiago, específicamente en las comunas de San Joaquín y Pedro Aguirre Cerda por parte de la empresa consultora Habiterra S.A.

El estudio tiene por objetivo recopilar los antecedentes técnicos necesarios para decretar al polígono como una ZIU, con énfasis en los aspectos inmobiliarios que aseguren al mecanismo una efectiva aplicabilidad para concretar los beneficios sociales de vivienda integrada. Para luego, determinar el porcentaje mínimo y máximo de viviendas vulnerables y clase media, adquiridos o en arriendo, los incentivos urbanísticos a implementar en los polígonos y la vigencia de estos incentivos bajo la vigencia de los Planes Reguladores Comunes de cada zona. (Mercado Público, 2017).

## **ANEXO 2: INSTRUMENTOS DE PLANIFICACION URBANA A ESCALA REGIONAL – PROT RM**

En relación a la debida identificación de los marcos normativos, instrumentales y de actuación urbana existentes en el territorio de intervención que inciden en la formulación del plan, es que, en el Análisis interno del Marco de Referencia Estratégico, desarrollado en el capítulo 3, se toma en consideración a escala regional la revisión de las disposiciones normativas del Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la región Metropolitana, en torno a la detección de las principales demandas territoriales que experimenta la Unidad de Gestión donde se suscribe la comuna de PAC.

A escala regional el PROT RM es el instrumento indicativo de ordenamiento territorial que establece las consideraciones para una visión estratégica de largo plazo, un modelo de ordenamiento territorial y Unidades de Gestión Territorial (UGT), como expresión espacial de los objetivos y lineamientos fijados en la Estrategia Regional de Desarrollo (ERD), en elaboración por el Gobierno Regional (GORE) RM entre los años 2014-2015. (Ubilla, 2015a, pág. 6)

En las propuestas de UGT al 2015, se establecen las vocaciones y demandas territoriales por cada comuna y UGT que compone la región, a este respecto la comuna de PAC queda suscrita ala UGT de Santiago Surponiente junto a La Cisterna, Maipú, San Joaquín, San Ramón, El Bosque, San Miguel, Lo Espejo, Cerrillos, La Granja y La Pintana. En donde se establece que la comuna presenta demandas territoriales comunes a su UGT, en relación con la necesidad de contar con una planificación del desarrollo inmobiliario, la generación de polos de desarrollo y la mejora de ciclovías, aumentar el número de áreas verdes y recuperar áreas con valor patrimonial (Ubilla & Galdámez, 2015b, pág. 39)

## ANEXO 3: INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

### 3.1 ANEXO: BREVE CONSENTIMIENTO INFORMADO REALIZADO

#### CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA EJERCICIO DOCENTE DE INVESTIGACION

**Nombre del ejercicio:** Tesis – AFE (actividad formativa equivalente)

**Sobre el investigador:**

Mi nombre es PAULA AGUILAR HERNANDEZ (en adelante la tesista), de profesión ARQUITECTO, UCH, actualmente cursando el periodo de tesis del Magister en Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.

**Sobre la investigación**

Esta investigación, se enmarca en el ejercicio académico de Tesis de Magister, que llevará como nombre preliminar: “Bases Metodológicas para un Plan Estratégico de Subcentralidades: en torno a las estaciones Pedro Aguirre Cerda y Lo Valledor de la Línea 6 del Metro”, que tiene por objetivo general la formulación de bases metodológicas para la posterior elaboración de un Plan Estratégico de Subcentralidad en Pedro Aguirre Cerda norte, que desarrollo teniendo como profesor guía a Ernesto López Morales.

Para ello, se realizarán entrevistas, se tomarán fotografías y/o videos durante su proceso investigativo para validar el desarrollo de sus resultados.

**¿Por qué se hace esta entrevista?**

Esperando aprender y rescatar reflexiones atinentes de actores relevantes en la gestión urbana de la comuna, asociados a cargos con conocimiento y dominio en la visión y el quehacer institucional, para lograr obtener un diagnóstico válido para la formulación de bases metodológicas de un Plan Estratégico en el contexto arriba mencionado.

**¿Que tendrá que hacer el entrevistado?**

Responder una entrevista semiestructurada con preguntas abiertas, con el objetivo de encausar los temas de interés con una pauta flexible, que permitan la incorporación de otros tópicos que el entrevistado estime conveniente señalar que pueden aportar incluso en mayor medida a la reflexión.

En este contexto, el registro de la entrevista se realizará por medio de notas por parte del tesista y la grabación de audio y/o fotográfico, si así lo consiente. Con la libertad de evitar responder preguntas y poder retirarse en cualquier momento y por cualquier motivo sin dar explicaciones.

**Protección de su privacidad**

No es obligatorio que Usted acepte participar en esta investigación y puede rechazar ser encuestado o entrevistado, fotografiado/o grabado. Toda la información recopilada será tratada en estricta confidencialidad. Las grabaciones de las entrevistas, fotografías y todas las notas tomadas, se transcribirán en el computador y será codificada para permitir la objetivación de la entrevista.

**¿Quién se beneficiará de esta investigación?**

Los resultados de la investigación ayudarán a la formulación de un diagnóstico y lineamientos estratégicos que serán compartidos con el entrevistado al finalizar el desarrollo de la tesis, como



base para futuras intervenciones y gestiones urbanas que se deseen impulsar por parte del municipio.

### Retroalimentación

En caso de desear saber más, puede solicitar mayores detalles en el desarrollo de la investigación y la posterior coordinación de entrevistas para particularizar en algún tópico o actualización relevante si así lo requiere.

Nota: Si tiene alguna pregunta o quiere conocer algún resultado, puede comunicarse con el Investigador PAULA AGUILAR HERNANDEZ, estudiante del Magister en Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile, Portugal 84 Santiago. Cel + 56993965616, Correo electrónico: [paulars.et@gmail.com](mailto:paulars.et@gmail.com)

Puede además presentar consultas o reclamos ante el organismo que autorizó el presente estudio, en cuyo caso contactarse con Secretaría del Comité de Evaluación Ético Científico. Dirección de Investigación y Desarrollo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Portugal 84, Santiago. Fono (56-2) 9783111. Correo electrónico: [investigacion@uchilefau.cl](mailto:investigacion@uchilefau.cl)

### Participación en la Investigación

Si está de acuerdo con lo que está escrito en este formulario, por favor marque cada cuadrado abajo

He leído y comprendido la hoja de información y estoy de acuerdo en participar en esta investigación  
La investigación ha sido explicada y he tenido la oportunidad de realizar preguntas  
Comprendo que estoy en la libertad de retirarme en cualquier momento sin dar ninguna razón

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

### Ser fotografiado/a o grabado/a

Estoy de acuerdo en ser fotografiado/a o grabado/a y no tengo problema en ser reconocido/a posteriormente difundidas  
Estoy de acuerdo en ser fotografiado/a siempre y cuando *no* sea reconocido/a en las fotografías posteriormente difundidas

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

Nombre de/la Entrevistado /a \_\_\_\_\_

Firma del/la entrevistado/a \_\_\_\_\_

Fecha \_\_\_\_\_

## 3.2 ANEXO: PAUTA DE ENTREVISTAS Y TRANSCRIPCIONES DE VOZ

### 3.2.1 Entrevista a Pablo Guzmán

**PG:** Pablo Guzmán, Director Consultora Habiterra S.A.

**PA:** Paula Aguilar

1. **En relación al enfoque integrado que debería garantizar la planificación urbano territorial ¿Cuál cree usted es la dimensión (ordenamiento - gestión - inversión) más compleja de implementar en la formulación, implementación y seguimiento de intervenciones urbanas, según las falencias que experimenta hoy la institucionalidad y marcos normativos del desarrollo urbano en Chile?**

**PG:** Yo diría que la de gestión, porque la de ordenamiento ya por lo menos tenemos cierto grado de avance. Hay un importante grado de avance, hay de todo, en cambio en gestión todavía estamos con dificultades para poder implementar todo lo que explicas desde el punto de vista normativo, desde el punto de vista de la inversión.

2. **En torno al enfoque integrado que debería garantizar la regulación conjunta de las construcciones, los sistemas de transporte, sistemas naturales, redes viales y de servicios ¿Qué condiciones debería darse para la implementación efectiva de una planificación integral y multisectorial?**

**PG:** Que se cumplan los mecanismos de gestión que están señalados previamente, mejorar los temas de gobernabilidad del sistema y una adecuada coordinación de los distintos actores. Ese es como el paso más complejo que se puede dar ahora. En materia de garantizar regulación conjunta de construcciones, sistema de transporte y sistemas naturales, desde el punto de vista de la regulación, yo creo que la planificación urbana entrega algunos mecanismos para hacer la regulación conjunta. Lo hace.

**PA:** Y respecto a gobernanza ¿se refiere a institucionalizar organizamos que sean multisectoriales, descentralizados?

**PG:** Claro, darle más cuerpo a la multisectorialidad, una acción coordinada y que todos se coloquen al alero de un plan, que esa es la parte más difícil. En este momento nadie se coloca bajo un plan, por eso que lo que se ha hablado es como hablar más de Plan Maestro o Plan de Ciudad o Plan Director, que de hablar de Plan Regulador.

3. **¿Existen avances en la materia, que en coordinación con el MINVU, hayan dado paso a Planes Directores de Ciudad? ¿Qué referencias tiene? ¿Existe una guía oficial que permita orientar las bases metodológicas para una planificación urbana integrada?**

**PG:** Se está trabajando a nivel de Gobiernos Regionales en planes metropolitanos. Se licitaron hace poquito, hace dos semanas salieron los dos primeros, de hecho está la licitación en el Mercado Público, y la idea de eso es tratar de establecer un enfoque integrado de planificación. Está sumamente avanzado el tema, se licitó Rancagua-Machalí, todo el sistema conurbado, y se licitó Iquique-Alto Hospicio, y se supone que van a ser un punto de partida para los que vienen posteriormente.

**PA:** ¿Y eso sería el homologable de un Plan de Ciudad?

**PG:** Podríamos hablar de que podría ser enfocado a una formulación metodológica para establecer intervenciones metropolitanas.

4. **En relación a las bases metodológicas con enfoque estratégico que las intervenciones urbanas en torno a la planificación urbana integrada deberían seguir ¿Qué guía metodológica es normalmente utilizada en la formulación de nuevos planes bajo este enfoque? ¿Guía de Evaluación Ambiental Estratégica para Instrumentos de Planificación Territorial? ¿Guía de Mejores Prácticas para la Evaluación Ambiental Estratégica de María do Rosario Partidario? ¿Libro “Planificación Estratégica de Ciudades de José Miguel Fernández Guell?**

**PA:** Usted en la clase habla que normalmente acá se hace a la par de la guía de evaluación ambiental estratégica para instrumentos de planificación territorial...

**PG:** Pero eso es para planificación urbana. La guía de evaluación ambiental estratégica cubre otros temas, como por ejemplo ordenamiento territorial, zonificaciones del borde costero y la planificación urbana.

Establece direccionamientos de carácter estratégico para la elaboración de planes, una mirada mediante a la cual yo evalué estratégicamente la elaboración de planes.

Ahora yo creo que una cosa más específica respecto a planificación de ciudades de lo que se está llevando ahora: pactos desde los Gobiernos regionales, son las primeras iniciativas desde el punto de vista de carácter metropolitano para planificaciones territoriales.

**PA:** Pero en este documento ¿ya se da cuenta de una metodología o el estudio va a llegar a ser una metodología?

**PG:** En las Bases de licitación se entregan directrices generales metodológicas para abordar una primera aproximación. Y en la materia de Política Nacional de Desarrollo Urbano también se ha trabajado metodológicamente para formular estos enfoques de planificación integrada.

**PA:** Está en avance todavía...

**PG:** Está en avance, sí.

**5. En base a su experiencia en el desarrollo de etapas del proceso metodológico (hasta la etapa de Formulación del Plan Maestro) ¿Cuál cree usted es la etapa más compleja de formular y concretar en términos de disponibilidad de antecedentes, consenso con la comunidad, definición de factores críticos de decisión o visión de desarrollo u Opciones estratégicas?**

**PG:** Antecedentes hay muchos. Hay muchos antecedentes para trabajar, y yo diría que no es tan complejo en Chile conseguir o encontrar antecedentes como para poder diagnosticar adecuadamente un territorio, así que descartaría que todas las fases de diagnóstico y recopilación de antecedentes en general, no es un tema. Está la Ley de Transparencia que obliga a los servicios públicos a aportar información, por lo tanto no es tema.

La etapa de puesta de acuerdo, de formulación de opciones estratégicas y puesta de acuerdo, yo diría que es una de las más delicadas. Esa etapa está menos desarrollada, no existe un procedimiento más o menos claro de poder exponer adecuadamente a la comunidad cuáles son las verdaderas opciones estratégicas que se están manejando. Yo creo que ahí está uno de los principales puntos que no tiene aún resultados satisfactorios.

**PA:** Y respecto a eso, conoce avances, si se están haciendo estudios...

**PG:** Hay un instructivo que estableció la Ministra de Vivienda hace un tiempo atrás para el desarrollo de lo que es el concepto de "Imagen Objetivo", pero todavía es muy básico, porque solamente se orienta a establecer algunas definiciones relativas a cómo yo debo exponer a la comunidad la Imagen Objetivo.

Pero no está establecido un procedimiento sistemático para poder discutir, por lo menos instrumentos de regulación urbana, cómo se lleva adelante este proceso de Imagen Objetivo. Y ahí hay un tema importante porque en realidad la Imagen Objetivo debiese ser una puesta en acuerdo previa a la del desarrollo de los planes, ya sea el plan desde el punto de vista de la inversión, plan desde el punto de vista de la regulación o el plan desde el punto de vista de la gestión. Teniendo claro una imagen o visión de ciudad yo puedo trabajar adecuadamente.

**PA:** Respecto a eso la Ley de Transparencia dice que cuando se aprueben Planes Reguladores del límite urbano debe haber Imagen Objetivo, pero esa ley todavía está en propuesta recién, el reglamento debería dar cuenta de eso.

**PG:** Están las modificaciones que se están estableciendo en los distintos Decretos, pero todavía no hay una bajada adecuada. Ahora, desde el punto de vista de la regulación es fundamental que exista una puesta en acuerdo respecto a la Imagen Objetivo, Planes Directores o elementos que permitan los Planes de Ciudad, para poder decir hacia dónde va o qué es lo que se percibe. Lo que tienen en este momento en modificación que tuvo la Ley de Transparencia en los mercados de suelo, era el tema de que estas Imágenes Objetivo o estos planes previos constituían una acción vinculante respecto a lo que iba a hacer el organismo promotor, en este caso los Municipios o los estamentos públicos de un plan. Es una de las primeras iniciativas tendientes a manifestar claramente cuáles son las intenciones de desarrollo.

**6. En relación a las instancias de participación ciudadana y los mecanismos que validan su vinculación con las intervenciones urbanas ¿Qué procedimientos deben incorporarse para su efectiva participación? ¿Referentes de mecanismos?**

**PG:** Hay dos fases para la participación ciudadana. Está la fase de diseño de los instrumentos y está la fase de consultas públicas o aprobaciones. Yo creo que hay harta crítica respecto de cómo se han implementado los procesos de participación ciudadana, pero yo creo que hay debilidades de base en la participación ciudadana.

Primero, la poca claridad que existe por parte de los distintos actores del objeto y alcance de los instrumentos, que es una primera situación compleja de analizar. Mientras no se tiene claro cuál es el objeto y alcance de los instrumentos, la materia que se discute en la participación ciudadana, es una materia que se tergiversa, se desborda y no apunta a los objetivos que uno debería perseguir.

Segundo paso es la formalización de los actores que participan, en términos de que uno debería reconocer que hay distintos intereses en el territorio y por lo tanto hay distintos espacios mediante a los cuales uno debe trabajar y a partir de eso favorecer los espacios necesarios para llegar a acuerdos entre los distintos actores. Me explico...

**PA:** Me queda totalmente claro, por ejemplo en Pedro Aguirre Cerda el Municipio y la Alcaldía anterior están totalmente divididos...

**PG:** Claro, pero a lo que voy yo es que mientras esos actores se queden en el marco de la discusión informal, porque es una informalidad que haya un grupo que represente a los de una Alcaldía u otra, es una informalidad absoluta.

Las instancias de participación tienen que tener un marco adecuado desde el punto de vista de su formalidad, en términos de que si yo cito a una participación territorial con las juntas de vecinos o las organizaciones funcionales, son juntas de vecinos y organizaciones funcionales. Las organizaciones políticas están insertas dentro de cada una de las organizaciones territoriales o funcionales, pero ellos son citados como organizaciones vecinales y funcionales que vienen a un proceso de participación. Y eso es tan válido como que en algún momento uno tiene que citar a otros actores, como actores económicos productivos, actores institucionales, organismos de administración del Estado. Finalmente de toda la amalgama de participaciones que yo voy a tener, todos los organismos que van a tener participación en forma independiente, finalmente yo tengo que llegar a puntos de acuerdo.

Y en eso hay un concepto que en Chile no se maneja muy bien, pero que en países anglosajones se maneja, Estados Unidos por ejemplo, es el concepto de Negociación. Acá se malentiende el concepto de negociación. La búsqueda de acuerdos y consentimientos solamente está en el Decreto 169 para la consulta indígena, pero el acuerdo y el consentimiento es un elemento fundamental del debate ciudadano, y aquí no existen mecanismos ni formas para poder llegar a esos acuerdos y consentimientos.

Acá yo escucho a éste, escucho a este otro actor, pero no busco un diálogo para poder resolver un conflicto. Por ejemplo el conflicto entre las Inmobiliarias y las organizaciones vecinales, no hay ningún puente que permita un adecuado diálogo entre los distintos intereses en el territorio, mientras eso no existe la participación es solo formal, no tiene un efecto real. Dónde se sientan esos actores a discutir, quién canaliza esa discusión.

**PA:** Es verdad. ¿Cuáles mecanismos de negociación conoce? para ver la metodología que utilizan.

**PG:** Por ejemplo cuando se hace zonificación de intereses en los Planes de Ordenamiento Territorial se citan a los distintos actores, y se trabaja después con mesas bilaterales. Después de que tú organizas toda la Participación Ciudadana tú puedes establecer mesas bilaterales, en las cuales el organismo promotor participa canalizando adecuadamente los puntos de conflicto, y centralizando en los puntos de conflicto para el objeto de resolver aquellos puntos de conflicto.

En el fondo lo que hago es colocar a la vista cuáles son los reales intereses de cada uno y lo que trato es buscar el acuerdo, teniendo claro que como organismo promotor finalmente yo tomo la decisión, la Municipalidad toma la decisión, un Seremi de Vivienda que está planificando un proyecto comunal toma decisiones, el Gobierno regional, los consejos comunales toman las decisiones, tienen que tomar la decisión. Pero es una decisión cuando nace dentro de una instancia en la cual yo puedo buscar un acuerdo, por eso que la palabra negociación no sé si es la más adecuada, pero la búsqueda de un acuerdo y consentimiento entre los distintos actores, permite que el organismo promotor resuelva antes de que le explote en la cara el conflicto.

Esos mecanismos no están todavía insertos dentro del contexto de lo que son los procesos de Participación Ciudadana y falta mucho para eso, porque para llegar a buen resultado con eso también tiene que haber una actitud de parte de la comunidad, que pasa previamente porque entiendan los objetivos y alcances del plan que están discutiendo.

**PA:** Y capacitarlos...

**PG:** Capacitar, que existan actores con fuerzas equilibradas. Tiene que haber fuerzas equilibradas que estén adecuadamente representadas. Por ejemplo la comunidad tiene una noción de los problemas que tiene, pero probablemente no es capaz de comprender la integralidad de los aspectos que están puestos en un diagnóstico, en una propuesta de desarrollo o un plan que elabora el órgano proponente. Entonces cuando uno dice voy a igualar, voy a equilibrar, también tendría que haber equivalencia en cuanto a los actores que concurren a discusión.

Por ejemplo así como la inmobiliaria contrata a un especialista que le ayuda a hacer buenas observaciones respecto a lo que está analizando, también la comunidad debería tener la misma condición de equilibrio. Eso se da en otras latitudes, en Canadá también tienen mecanismos similares de revisión o de gestión de la información que se lleva y las comunidades tienen la posibilidad, tienen acceso a fuentes de financiamiento para contratar profesionales, para contratar a entidades académicas que les ayuden a ser más efectivos en cuanto a la representación de observaciones, marcos de negociación adecuados etc. Si no estas participaciones se transforman en verdaderas peleas campales que no llevan a ninguna parte y nadie sale beneficiado.

**PA:** Después se hace el Plan y ahí vienen los problemas...

**PG:** No, ni siquiera, porque no se hace ningún Plan. Esto es un mito. Todo el mundo dice que se hacen los planes y somos víctimas de los planes, mentira, no se ha aprobado ninguno. Pedro Aguirre Cerda no tiene plan, San Joaquín no tiene plan, todos los puntos conflictivos de este país no tienen planes. ¿Y qué pasa? Pasa lo que pasa en Estación Central, como no hay plan, se hace todo. Entonces finalmente a quién beneficia que no existe un Plan.

Entonces la comunidad no entiende esa situación, no la está entendiendo. En Estación Central se hizo un Plan hace años, hace muchos años atrás se hizo por parte de la Seremi de Vivienda, puso los financiamientos, contrató los servicios, hicieron un Plan, se armó, se controlaron las alturas, se hizo todo. ¿Qué pasó? El Plan no se pudo aprobar, quedó botado todo eso y la norma urbanística que aplica es una norma libre, la altura no tiene limitaciones. Entonces dicen ¿cuál es la crítica?: el Plan Regulador... Cuál Plan Regulador, no existe Plan Regulador allí.

**PA:** O la voluntad política que no existe o no hay financiamiento...

**PG:** Pero ¿por qué no existe? Porque la gente que concurre a los procesos de Participación Ciudadana en muchos casos no entiende lo que se está tratando. Perciben una amenaza, se colocan más desde el punto de vista de lo que es la manipulación, para evitar que salga algo que no saben de qué se trata. Y cuando sale, que es la mínima cantidad de los casos, no entienden que también esto puede tener procesos de modificación posterior, enmiendas y acuerdos para ir perfeccionando el Plan. En muchos casos se sacrifica la posibilidad de tener un Plan y las consecuencias son mucho peores. Y a mí me ha tocado explicarlo en muchas ocasiones: qué significa no tener el Plan.

**7. En contextos comunales del pericentro de Santiago como Pedro Aguirre Cerda, con áreas devaluadas con altos porcentajes de grupos vulnerables, PRC desactualizados y liberalizados, y recientemente beneficiados por la llegada del Metro y la activación del mercado de suelo, ¿qué mecanismos se podrían implementar para la integración de los residentes en este proceso?**

**PG:** A ver, las personas que viven en un lugar y no quieren salir de ese lugar, no tienen por qué salir. Las muchas dinámicas de expulsión que se producen por sectores inmobiliarios presionando a las personas a salir ¿lo hacen en virtud de qué? en virtud de la compra de estos terrenos. Reciben una cantidad de dinero y estas personas después no tienen posibilidades de comprar un bien que sea equivalente con buena centralidad como la que tienen en ese momento. Y ahí se enteran que efectivamente terminaron viviendo en una comuna de suburbio a tanta distancia. Esa es la típica situación.

¿Cómo se resuelven estos mecanismos? Los mecanismos son mecanismos de integración urbana que se están desarrollando en la actualidad para áreas de intervención prioritaria, en los cuales se buscan los mix residenciales. Yo quiero proponer mecanismos de densificación pero doy la opción de que las personas se queden viviendo en el mismo lugar.

Ahora, eso en la medida de que la renovación urbana sea una acción pública, no una acción desde el sector privado. O sea para eso tiene que haber un Plan primero, y la renovación urbana tiene que ser una acción y una decisión concertada, una decisión discutida y conversada. No puede ser una acción privada solamente, como ha ocurrido en otros lugares; yo declaro una zona de renovación urbana y aquí en esta zona de renovación urbana se declara prácticamente *laissez faire*, los privados pueden hacer lo que quieran. No. Los mecanismos de renovación urbana tienen que ser adecuadamente planificados en lugares de intervención adecuadamente acotados y en los cuales yo quiera provocar o desarrollar algo más que densificación: mejoramientos, inclusión de equipamientos, generar nuevas centralidad etc. Objetivos que van más allá de solamente los mecanismos de financiamiento particular o los beneficios particulares que pueda eso arrojar. Eso es fundamental.

Ahora, lo que sí tiene que quedar claro, sea cual sea la intervención que yo haga en materia de renovación urbana en la ciudad, siempre va a tener que quebrar huevos. Siempre. Es inevitable. Entonces, el cómo haga yo eso, cómo lo implemente, es un tema que debe ser adecuadamente investigado, adecuadamente tratado en el Plan. No conozco otro mecanismo. Conviven regulación, inversión y gestión.

Hay casos maravillosos, no tenemos que viajar tan lejos, en Colombia hay millones de casos. Bogotá, traslado de determinadas zonas, generación por ejemplo de un sector donde había una gran cantidad de talleres mecánicos, con harto deterioro, combinado con vivienda y generaba un conflicto. Entonces se decidió generar un espacio, por parte de las entidades locales, un espacio donde se pudiera concentrar este tipo de talleres y cosas así, de manera tal de liberar un pedazo de suelo que permita un proyecto de densificación. Las mismas personas que postulaban a este proyecto que tenían casa y taller en un lugar, ahora para evitar que estos talleres metieran ruido en el vecindario y mejorar ese vecindario, viven ahora en un departamento y se trasladan a su taller. Y resuelto el problema, sin expulsión.

**8. ¿Cree usted que la definición de estos mecanismos se podría enmarcar como herramientas de recaptura de plusvalías mediante la integración social de los residentes preexistentes a los procesos de renovación urbana?**

**PG:** A ver, recaptura de plusvalía es un concepto que desde el punto de vista legal entra en colisión con normas. O sea tenemos que hacer reformas importantes para empezar recién a hablar de captura de plusvalía.

**PA:** Mejor hablar de rentabilidad social...

**PG:** Las rentabilidades sociales, beneficios compartidos, ese tipo de cosas, pero captura de plusvalía, tenemos que hacer modificaciones legales profundas. No es llegar e importar un modelo porque sí, tenemos que entender cómo funciona nuestra estructura de propiedad para empezar a hablar recién de captura de plusvalía. En este contexto no se puede. Eso fue desechado en la política nacional de desarrollo urbano, entonces son mecanismos que en otros contextos probablemente sí, con otra estructura de propiedad, con otro marco legal para la estructura de propiedad podría entenderse que sí. En este caso, en Chile, no.

**PA:** Ya, pero a lo que voy es que estos mecanismos de un Plan integral, que de regulación al sector privado, para que no se capte tanto beneficio por parte de ellos y se integre a los residentes, allegados, se enmarcarían procesos de reajuste.

**PG:** A ver, pero ¿qué es lo que queremos lograr? Primero definamos el propósito. ¿Qué es lo que queremos? ¿Que ganen menos o queremos que mitiguen los efectos que provocan su desarrollo?

**PA:** Es que eso va a significar que ganen menos...

**PG:** No, es que es distinto, porque yo no les estoy quitando su ganancia, les estoy exigiendo que mitiguen los efectos que provocan. Son conceptos totalmente distintos.

O sea, yo digo voy a construir una estación de Metro, ese es un mecanismo de captura de plusvalía, sé que las propiedades que están aledañas van a subir sus valores en tanto, ¿cierto? Entonces parte de ese incremento en la valorización, que es la plusvalía –el valor sobre lo que existe– lo captura el Estado para establecer una compensación desde el punto de vista territorial.

Eso es muy distinto a decir que, cuando hago un proyecto de densificación, mitigo los impactos que genero. Es muy distinto. Y ahí hay dos mecanismos que establece la ley, o cedo terreno o dinero. El punto de partida es distinto, porque no me baso en la ganancia futura, estoy calculando el impacto que genero. Ese es el mecanismo que tenemos nosotros, función del impacto o los efectos que yo genero, y eso es lo que calculo y digo: usted con su proyecto de tales características genera tal impacto, o me lo cede en suelo o me lo entrega en valor monetario, el equivalente al suelo que va a ceder. Eso es lo que existe ahora en la legislación.

**PA:** La Ley de Aporte...

**PG:** La Ley de Aporte, tanto para vialidades como para otros propósitos.

**9. En relación a los procesos de legitimización de mecanismos de integración social que ha propuesto el CNDU ¿Qué iniciativas le parecen más realizables en el corto y mediano plazo?**

- a. **Eliminar exenciones de impuestos territoriales según reevaluó, eliminando beneficios tributarios del DFL 2/1959, empresas con ganancias bajo los 8000UF.**
- b. **Actualizar periódicamente el avalúo fiscal de las propiedades conforme a su potencial de desarrollo.**
- c. **Ampliar el concepto de vivienda social al de vivienda de interés público.**
- d. **Facultad a los PRC a la definición de Zonas de Interés Social con incremento de densidad.**
- e. **Modificar leyes sobre Planes de Renovación Urbana en la LGUC, para validarlos como instrumentos vinculantes.**
- f. **Sistema de reajuste de suelo para que los propietarios cedan sus predios como activos en los procesos de renovación.**

- g. Banco de suelo público urbano, como un sistema integrado de los diferentes organismos públicos.**
- h. Vivienda de interés público en arriendo.**
- i. Ampliar los procesos participativos en la gestión urbana, validando su carácter vinculante.**
- j. Definición e implementación de proyectos urbanos integrados.**

**PA:** El sistema de reajuste de suelos para que los propietarios cedan sus predios para activos en los procesos de renovación es como lo que pasa en Brasil.

**PG:** O sea mecanismos de cesión existen, entonces no hay un avance. Yo podría establecer una cesión previa, de colocar un stock de terrenos sabiendo que van a densificar esto, yo no voy a desarrollar mi proyecto pero pongo a disposición una parte del terreno para que me lo compren para que se pueda hacer la compensación territorial. O sea podría ser un mecanismo, pero siempre está dentro del marco de la transacción privada, salvo que yo a través de un instrumento de planificación territorial dijera: esto va a ser un área verde, entonces doy la opción a que las personas que están haciendo sus proyectos inmobiliarios puedan compensar en este terreno, que está señalado como área verde.

**PA:** Otra propuesta es facultar a los Planes Reguladores comunales a la definición de zonas de interés social, con incremento de densidad. Eso tiene que ver con la Zona Urbana Integrada que está en estudio todavía.

**PG:** Sí, están en estudio. Hay dos ensayos, uno de los cuales nos tocó trabajar a nosotros. Pero la verdad de las cosas es que depende mucho del contexto donde se trabaje esas propuestas, porque la integración social no es algo que viene por Decreto, también tiene que ver con que, si no logro que el proyecto se materialice en forma adecuada desde el punto de vista de lo que son las rentabilidades inmobiliarias, puedo plantear una quimera.

O sea lamentablemente porque nuestra condición social de país no nos permite establecer un mix social en todos los contextos, los resultados siempre son cuestionables desde ese punto de vista. Siempre van a ser cuestionables. No puedo juntar un ABC1 con un D y E desde el punto de vista del mercado, porque lamentablemente nuestra idiosincrasia nacional ya está tan contaminada que producen repulsión entre clases. Eso es así, no hay como evitarlo.

Entonces el realismo que uno coloca en estas acciones es fundamental. Los estudios que se han hecho hasta ahora permiten establecer, desde el punto de vista de análisis tanto de mercado como de compensación, es decir, cuándo se produce realmente un mix residencial, y los mix residenciales siempre se producen entre grupos socioeconómicos que están dentro de la esfera similar. Lo otro es una quimera, plantearlo es una quimera.

Mientras más se asciende en escala socioeconómica más exclusividad. En realidad los grupos más exclusivos son los grupos socioeconómicos altos. Maunel Castells que decía que la exclusión social viene desde la clase alta, ellos se autoexcluyen, ellos se van a vivir a barrios cerrados, ellos se van a paraísos cerrados. Entonces los mecanismos de autoexclusión vienen desde los segmentos más altos, y no al revés. Son excluidos los pobres, en el fondo por otra razón, porque no tienen acceso a los medios que les permitan vincularse al sistema económico y urbano en forma adecuada. Pero es una resultante de un proceso de segregación que viene desde segmentos altos. Es decir, hay que cambiar un poco la forma de pensar, mirarlo de otra forma.

**PA:** Y la última propuesta es modificar la Ley de Planes de Renovación Urbana en la Ley General de Urbanismo y Construcción, para validar como un instrumento vinculante.

**PG:** Puede ser. Ahora yo creo que la regulación urbana actual permite establecer mecanismos de renovación urbana. Lo permite. O sea yo puedo a través de un Plan estimular un proceso de renovación urbana, sin necesidad de hacer un Plan de renovación urbana específico.

**PA:** Pero no es vinculante...

**PG:** Sí (lo es), porque es normativo. Yo cuando subo mucho la densidad pero tengo permisividad en altura de edificación, automáticamente estoy gatillando un proceso de renovación urbana, en áreas urbanas con fuerte dinamismo inmobiliario. Los efectos de eso son desastrosos, pero si yo lo quiero hacer lo puedo hacer, nadie me lo impide. De hecho se hizo en Santiago, se ha hecho en distintos lugares. Ahora uno se tiene que cuestionar los efectos de eso. Otra cosa muy distinta es que yo trabaje en segmentos más pequeños, que no necesitan una regulación muy generalizada como para establecer efectivamente cuándo quiero desarrollar un proyecto de renovación urbana. Eso quizás sea, Proyectos de Renovación Urbana, no Planes de Renovación Urbana.

**PA:** Pero me refiero a la versión "más bonita" de la renovación urbana con integración social...

**PG:** Mira esto siempre es complicado cuando yo lo digo, pero yo encuentro que el sector inmobiliario en Chile es de escasa creatividad. Los productos inmobiliarios tienden siempre a la homogeneización. Lamentablemente, cuando tú recién le colocas alguna exigencia adicional, por ejemplo a Ñuñoa cuando se bajan las alturas de edificación, empieza a entrar a otro mercado. ¿Qué dicen ellos? Aumenta el valor de las propiedades y por lo tanto los segmentos que acceden a ella son menores. Pero hacer buenos proyectos de viviendas sociales o de viviendas económicas tampoco es un impedimento. Todo está en la creatividad que le coloque y tratar de entender que la rentabilidad no puede ser el objetivo último de la acción urbana, tanto en el sector privado como en el sector público, la rentabilidad no puede ser el objetivo último. Mientras Chile maneje ese concepto...

**PA:** Falta mucho para ese cambio...

**PG:** Es un cambio de paradigma.



### 3.2.2 Entrevista a Claudina Núñez

**CN:** Claudina Núñez, Ex Alcaldesa Ilustre Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda

**PA:** Paula Aguilar

1. En relación a su anterior gestión alcaldía ¿Podría mencionar los principales avances alcanzados en materia de desarrollo urbano en la comuna y en el sector Norte en particular? Explique la principal:
  - a. Propiciar la revisión y posterior validación de cambio de trazado de las estaciones de metro línea 6 en la comuna.
  - b. Propiciar la revisión de mitigaciones del proyecto Rancagua Express en las inmediaciones de las zonas residenciales.
  - c. Propiciar la revisión y posterior validación de la constitución de un subcentro intermodal de metro- tren- bus
  - d. Otras medidas

**PA:** Bueno, le dije los alcances de mi Tesis que es hacer llegar a formular un Plan Maestro para el área que compone el sector del Metro Pedro Aguirre Cerda y Lo Valledor y su influencia que eso puedo traer consigo en todo el territorio del área norte de Pedro Aguirre Cerda. Ese es el alcance que quiero lograr con la Tesis entonces la entrevista se enmarca en reflexiones sobre el proceso actual y propositivo de intervenciones urbanas con participación ciudadana, eso es lo que le voy a preguntar en ese ámbito.

En relación a su gestión como alcaldesa ¿podría mencionar los principales avances alcanzados en términos de desarrollo urbano en la comuna y en el sector norte en particular? Yo acá tengo algunas alternativas no sé si usted quiere abocarse a estas alternativas o puede dar otras. La primera es: propiciar la revisión y posterior validación de cambio en el trazado de metro; propiciar la revisión de mitigaciones con respecto del proyecto Rancagua Express; propiciar la revisión y posterior validación de la constitución de la construcción de un subcentro intermodal en el área de Lo Valledor y otras medidas. ¿Qué encuentra usted que son las principales?

**CN:** Yo creo que son todas porque son realmente primero que nada fue la lucha por lograr que el Metro fuera traspasado a Carlos Valdovinos. Y por lo tanto era revisar la propuesta de proyecto que tenía Metro y demostrar técnicamente. Y además también, con la participación de la comunidad en una alianza estratégica con todos los comerciantes de San Joaquín, las organizaciones sociales, una campaña de difusión de firmas con una alianza con la feria de Lo Valledor de demostrar por qué era necesario tener no tan solo una estación, sino dos, para cambiar el trazado se determina que son necesariamente dos.

Y desde esa mirada lo que iba a producir el Rancagua Express, e independientemente el Rancagua Express a nosotros nos ha discriminado. Mucho más nos ha discriminado como comuna y nos ha cerrado las pasadas. Esencialmente nos ha dejado como dividida en dos sectores de la comuna. También significa que la intervención ha sido con muchas conversaciones y propuestas para con ellos y que realmente, si tú ves y vas a mirar el aislamiento y el mejoramiento y las mitigaciones, no existe de parte con ellos, no hay mitigación.

**PA:** Pero se conversó eso a nivel legal.

**CN:** Todo eso se conversó, se hizo una propuesta, se les hizo por escrito todo esto dentro de un marco técnico de trabajo con los profesionales que tenían que ver. No eran medidas o mitigaciones antojadizas, porque nosotros nos oponíamos a que fuera a tajo abierto, sino que fuera subterráneo. Esa fue nuestra pelea principal por lo que significaba el aislamiento, pero también entendimos que se producía una conexión con la Línea 6 por lo tanto era necesario ahí que existiera una estación y para nosotros como estrategia había una propuesta donde estaba la Línea 6 del Metro de Maipú con Carlos Valdovinos, que tuviera una intermodal que también respondiera a la gente que venía desde Melipilla, Talagante, todas esas zonas aledañas para que pudieran tener una acceso ahí y pudieran embarcarse en el metro, y no ir al centro para embarcarse en el metro, ir a la zona oriente o a los lugares donde la gente trabaja.

Como ésta era una línea que iba a ser paralela a la Línea 1 tenía que dar respuesta también de alguna manera a la gente que venía de esta zona de la periferia. Veíamos también que era necesario que en esa línea se produjera el desarrollo de conexión también donde la feria Lo Valledor tenía una propuesta de trabajo de desarrollar. Ahí la parte que compraron última que está enfrente del metro, permitiría también una conexión desde el punto de vista del desarrollo de llevar la gente esencialmente y desarrollar ese potencial futuro desarrollo económico que iban a realizar. Por lo tanto entendíamos que ahí había que enfrentar el mejorar el paso de avenida Maipú, la salida, la conexión con el Rancagua Express; que ahora algo escuché en las noticias que ahora una de las preocupaciones era la conexión entre Rancagua Express y la Línea 6 y que está habilitado que es una de las expresiones realmente rápido.

**PA:** Sí porque conecta mucha gente y la gente que conectaba rápido de San Bernardo a Estación Central y finalmente venía al área norte de Santiago, ahora demoran 20 minutos.

**CN:** Y lo otro era solicitar que hubiera una estación que se llamara Pedro Aguirre Cerda, que era la de Club Hípico con Carlos Valdovinos cuando se traslada el trazado. Por lo tanto aparecen estas dos alternativas que están consideradas solamente en Cerrillos y puico. No está considerada la estación de Lo Valledor, eso apareció en la discusión que nosotros tuvimos y los argumentos que entregamos y además también entiendo que había un plan de desarrollo del MOP de mejorar por donde iba a pasar el metro, por donde iba a pasar la línea 6 antigua. Por Santiago iba a haber una intervención, construir una autopista entonces también demostramos que la rivera del río era ésta. Y que la cantidad de gente que iba a subir a esa estación iba a ser menor porque entendíamos que si pasaba por Carlos Valdovinos hacíamos cabeza de serie para las comuna como Lo Espejo, que hoy llegan directamente a Club Hípico, y también a este sector de Lo Espejo, que también está dividido por la línea férrea, desde avenida central y todo esto. Pueden llegar a la estación de Maipú de la línea seis.

Porque le exigíamos a Rancagua Express que hubiera una parada en Villa Sur, lo que significa que a nosotros esa parada nos ayudaba desde el punto de vista del comercio de la gente que va a Estación Central, que va a comprar en Meiggs, toda esa zona que va a comprar que podía ir directamente hoy existe, la gente lo toma especialmente, la gente se va directo a Mapocho y Estación Central.

**PA:** ¿Esa no existía en el proyecto original?

**CN:** La de acá no, existía antiguamente una un poco más allá pero se corrió un poco más acá. Por lo tanto también es una alternativa de salida desde la comuna hacia la zona oriente y también al centro de Santiago.

**PA:** Finalmente todas estas estrategias son de transporte público y movilidad, conectividad de zonas aisladas hacia el centro.

**CN:** Porque a pesar de estar muy cerca del centro de Santiago igual quedamos en un lugar aislados, porque el Transantiago nunca respondió a las necesidades de la gente. Aquí no tenemos micros que salieran de aquí, siempre venían de otros lugares y ya venían repletas. Por lo tanto la gente nuestra estaba amontonada en las estaciones, en los paraderos lograron acceder a esto.

Por lo tanto tenemos que movilizarnos en función del colectivo y radio taxi, lo cual nos encarece indudablemente, la locomoción en el sector acá hay una cantidad inmensa de radio taxi y colectivos y hay que dar respuesta a salir a San Miguel. Ahora el desafío es cómo se habilita una red, nosotros hablamos que un desarrollo del metro significa intervenir Carlos Valdovinos, hacer de Carlos Valdovinos una vocación comercial. Por lo tanto hay que pensar en el ensanchamiento de la calle con esa plata banda que tiene al medio que no tiene ninguna respuesta. Entonces había que mirar cómo hacerlo donde se incorporara al desarrollo de grandes veredas amplias que permitieran realmente a la gente caminar. La conexión con la ciclovía hasta Carlos Valdovinos hay que continuarla hasta la estación tanto de Maipú como la estación de Club Hípico. Hay que ver como en Maipú se hace una ciclovía, eso es una de las cuestiones que discutíamos con Rancagua Express con la intervención de mitigación para poder llegar directamente a la estación de metro

**2. En relación a su gestión como dirigente de juntas vecinales en torno a la participación ciudadana ¿Podría mencionar los principales avances alcanzados en materia de desarrollo urbano en la comuna y en el sector Norte en particular? Explique la principal:**

- a. **Propiciar la revisión y posterior rechazo de la propuesta del Plan Regulador Comunal el 2005**
- b. **Propiciar el empoderamiento de las unidades territoriales para su participación efectiva y vinculante en materias de desarrollo urbano**
- c. **Otras medidas**

**PA:** En relación a su gestión como dirigente social, cuáles son los principales avances que se llegó a concretar en este período y en períodos anteriores respecto a su relación como comunidad/ colectivo.

**CN:** Nosotros hicimos llegar a una comuna que no tenía servicios, desarrollar el potencial del municipio y ponerlo al servicio para programas y servicios que no llegaban hacia la comunidad. Y lo otro, desarrollar la inversión de parte del Estado en nuestra comunidad en tener una ciclovía, en jugárnosla para que saliera el parque Pierre Dubois que está en construcción, mejorar nuestros consultorios, el jugárnosla por tener la construcción de un consultorio en Lo Valledor norte, que no tiene consultorio municipal; el que tiene depende de otros.

**PA:** ¿Y esas fueron peticiones desde la comunidad?

**CN:** Muy antiguas. La Comisaría fue una demanda de años y por años de toda la comunidad aquí en la comuna de PAC para que diera respuesta al tema de seguridad pública, que no se cerrara la tenencia, que

se pudiera trabajar esencialmente el tema con carabineros de violencia intrafamiliar en una coordinación de información tanto de capacitación a carabineros y a las instituciones que dependían de la municipalidad, como la casa de la mujer de conexión rápida en caso de violencia intrafamiliar, de detección rápida en caso de llegar a extremos.

Construir nueve sala cunas que hoy están agarradas. Hay una petición de demanda por salas cunas, lograr dos salas cunas, una en Villa Sur inaugurada por el presidente la república y otra en San Joaquín en construcción y debería venir otra sala cuna en construcción aquí en Manuel Errázuriz con Salesiano. La Escuela República Mexicana conocida como la escuela de los pollos, por estar llena empezó la construcción y tuvieron una dificultad por lo que me enteré en redes sociales de que la empresa quebró, por lo que está parada la construcción de la escuela república mexicana.

El lograr hacer el Estadio Dávila que es uno de los estadios con cancha sintética, iluminación, cancha de tenis con skatepark, con toda esa expresión deportiva que hoy existe el tener la ciclo vía más grande que abarca Callejón Lo Ovalle y termina en Carlos Valdovinos. Y haber cambiado las luminarias de la comuna que no se cambiaban del año 93, que hoy ese cambió y ponernos a la modernidad con eso de la LED a futuro.

Bueno y lo otro es el edificio consistorial municipal, que nosotros no teníamos lugar municipal. Nosotros estábamos en una escuela donde nosotros trabajamos en retazos, en condiciones no humanas de trabajo, que se tenían esencialmente para poder responder a la comunidad. El haber ayudado a desarrollarlo, que por fin ese elefante blanco que por más de 40 años estaba ahí inerte y hoy puede verse reconstruido, y que nos parece espectacular terminado con un arquitecto urbanista premio nacional al poder reciclarlo, yo creo que es una maravilla de éxito verlo y dar respuesta a la comunidad.

Aquí se trabajó con la comunidad. Todos estos programas fueron trabajados con la comunidad. El Metro fue trabajado con la comunidad, hicimos una jornada explicativa con 800 dirigentes sociales donde soñamos el Metro, pensamos el Metro, nos subimos al Metro. Entonces la consigna era no queremos ver pasar el metro por al frente queremos subirnos a él y para subirnos a él hay que moverse en función de lograr este objetivo. Y se alzó una gran coordinación entre dirigentes sociales, la municipalidad con su alcaldesa a la cabeza, con el concejo municipal, pero además con alegría y profesionales técnicos, que van respondiéndole a la gente todas las iniciativas con respecto a que ellos van desarrollando en el sector. Estas estaciones fueron trabajadas con la comunidad, las mitigaciones fueron trabajadas con la comunidad.

**3. ¿Podría jerarquizar los cinco principales desafíos en materia de desarrollo urbano que enfrenta la actual gestión municipal y que deberían ser resueltos en el sector Norte de Pedro Aguirre Cerda? Explique la principal**

- a. Resolver déficit habitacional por allegamiento, migración y nuevos residentes
- b. Propiciar el mantenimiento y restauración de vivienda existentes
- c. Resolver déficit de áreas verdes y espacio público
- d. Resolver estructura vial fragmentada y poco jerarquizada
- e. Resolver carencia de conectividad con las comunas vecinas
- f. Resolver barrera físico espacial del proyecto Rancagua Express
- g. Resolver incompatibilidad de Usos mixtos vivienda-talleres-bodegaje
- h. Resolver existencia de micro basurales en sitios eriazos y en la vía pública
- i. Resolver desequilibrios internos de participación ciudadana en cada unidad territorial
- j. Resolver déficit de actividades productivas generadoras de empleo
- k. Estimular actividades terciarias de comercio y servicio en torno al metro

**PA:** Podría jerarquizar los cinco principales desafíos de desarrollo urbano que debería alcanzar la comuna y el sector norte de PAC.

**CN:** A ver, de acuerdo al plan regulador, a la vocación que tiene la zona norte, yo creo que la preocupación y el susto que tiene la gente es la invasión de las inmobiliarias, porque todavía aquí se respira todavía un poco el barrio. Por lo tanto hay una postura de barrio, hay viviendas sociales, esencialmente departamentos que tienen cinco o cuatro pisos que ya están integradas el colectivo de vida comunitaria.

Por lo tanto su preocupación es esencialmente que venga y que pase la situación, que pase en estación central y por lo tanto también ha habido un acosamiento a los municipios. Y ahí está la debilidad o fortaleza de las autoridades políticas de turno desde el punto de vista de entrar en el lenguaje de lo que hace la Cámara Chilena de la Construcción con su famosa encuesta sobre la calidad de vida ficticia y mentirosa y la promueven del punto de vista de eso.

Uno de los temas que tuve que confrontar en la campaña especialmente con el alcalde de turno, era que nosotros éramos la peor comuna con calidad vida según la Cámara Chilena de la Construcción. Son

variables que no tienen que ver con la calidad de vida del sector, sino que tienen que ver con la inversión que tiene la Cámara Chilena de la Construcción y las grandes empresas en la comuna.

Por lo tanto nosotros nunca íbamos a estar en su calidad de vida porque no estábamos promoviendo la construcción de suelo en altura. Ahora tiene que haber un plan de desarrollo comunal y un plan regulador que sea conectado entre sí, integrado, que considere las variables de calidad de vida, la condición que hoy los vecinos quieren mejorar su comuna, pero no quieren que les quiten la luz y no quieren que los invadan. Esta comuna está envejeciendo como muchas otras comunas, no nos oponemos a que se construyan edificios sociales porque nosotros tenemos edificios sociales. Pero no cualquier edificio social, un edificio que responda a la calidad de vida y a las condiciones del ser humano, que tenga cierto estándar y eso ayuda al desarrollo económico de la comuna también. Por ejemplo la zona norte de El Carmelo, toda esa zona es una zona que tiene vocación de comercio, por lo tanto en esa zona que es antigua hay una zona que hay que hacer un trabajo interesante desde el punto de vista del trabajo que está pasando en las calles que están hundidas. Por lo tanto ahí se necesita un estudio de suelo. No te olvides que esa es una de las riveras del zanjón, por lo tanto esa zona debe ser una zona blanda, hay casas que se han hundido.

**PA:** De hecho yo estuve en un encuentro de participación ciudadana con la gente de allá respecto a mi estudio y me decían que llegaban a cimbrar cada vez que pasaba el metro. Cimbraban las casas. Eso es atroz porque cada diez minutos están sintiendo todo el ruido y tienen quebraciones estructurales, es tremendo en lo que afecta. Finalmente hay partes buenas del Metro como todos lo ven, pero estas son las problemáticas que a simple vista no se ven.

**CN:** Entonces esa una zona que está permanente sujeta a la calidad de vida, que influye el desarrollo comercio, hay bodegas, hay un lote de cuestiones que meten ruido, los camiones, se vende cloro. Hay lote de situaciones que la gente realmente les rebaja la calidad de vida. Es muy solitaria también la zona, por eso Carlos Valdovinos tiene que ser una zona de desarrollo y ayudar a desarrollar el comercio.

**PA:** Para que al interior de Carlos Valdovinos se vuelva más residencial.

**CN:** Residencial, y además comercial para tener respuesta a la demanda y tener un propio centro que nosotros no tenemos.

**PA:** Y además tienen que resolver el tema del déficit de áreas verdes, espacios públicos, las barreras físicas del Rancagua Express. También hay existencia de micro basurales, hay desequilibrio interno de participación ciudadana y déficit de actividades productivas. Usted habla de actividades comerciales pero actividades productivas lo ve como un foco en la industria.

**CN:** Pequeñas micro empresas que existen en la zona y que tienen limitantes para expandir sus productos. Por lo tanto también hay que trabajar esa iniciativa. Hay lugares que dan trabajo a la gente que tiene impresoras e imprentas.

**4. En relación a esos desafíos ¿Cuál es su visión a corto y mediano plazo en torno al desarrollo urbano del sector Norte de Pedro Aguirre Cerda? ¿Atraer inversión de oferta habitacional? ¿Desarrollo inmobiliario? ¿Atraer inversión de oferta terciaria? ¿Comercios y servicios? ¿Constitución de un subcentro intermodal?**

**PA:** En relación a los desafíos, cuál es su visión a corto y mediano plazo en torno al desarrollo urbano que debe alcanzar la zona norte. ¿Sería un atractivo de oferta habitacional o sería un atractivo de oferta de comercios y servicios? ¿O se debe constituir como un subcentro intermodal de transporte? ¿Cuál sería la mejor vocación a incentivar el sector.

**CN:** Yo creo que ahí hay que pensar el desarrollo como un pequeño subcentro, porque tú debes pensar que Carlos Valdovinos responde a una necesidad, porque lo que pasa en El Mirador y El Carmelo es otra necesidad. Por lo tanto ahí es una zona mixta, que también se puede pensar en el mejoramiento de vivienda, pero la gente ahí esencialmente no quiere renunciar al terreno, a su tremendo espacio que tiene, aunque yo sé que han habido inmobiliarias que han tentado a la gente a comprar esto, esto otro.

Y lo otro esencial, porque te digo que debe ser subcentro también Carlos Valdovinos, debe ser un eje que articule hacia el otro lado donde están Balmaceda u otras Unidades Vecinales que miran a Carlos Valdovinos, desde el punto de vista del desarrollo de su comercio, el centro, pequeñas micro empresas, lugares de recreación, lugares sociales y todo ese tipo de cosas.

**5. ¿Cuál es su visión respecto a la participación ciudadana en los procesos de desarrollo urbano? Asociado a modificaciones del plan regulador, nuevos programas de remodelación, localización de las nuevas estaciones de metro.**

**PA:** ¿Cuál es su visión respecto a la participación ciudadana en los procesos de desarrollo urbano ahora y a futuro?

**CN:** No he conocido ningún proceso de desarrollo urbano que no considere la participación comunitaria, porque el plan de desarrollo urbano no tiene sentido para desarrollar una comunidad con seres que la habitan, no desde el punto de vista para desarrollar una inversión inmobiliaria sin considerar a los seres que la habitan. Ahí lo que no puede pasar, aquí en el corazón de Estación Central, lo que está pasando en San Miguel, que tú vas a San Miguel que perdió todo el sentido de barrio y no puedes atravesar desde a esta comuna a Gran Avenida, te demoras casi media hora porque está llena de vehículos, lleno de edificios, no tienes ninguna posibilidad y no han crecido en áreas verdes ni en nada de eso.

**PA:** Solo tienen metro, pero la gente sale en auto igual.

**CN:** Uno tiene que pensar en desarrollo urbano de una comuna donde considere que no puede pensar en un plan de desarrollo urbano desplazado. Todo lo contrario. Yo considero plazas donde la gente pueda disfrutar, pero no la expulsión de la gente. Por lo tanto tiene que ser un debate con la comunidad y un debate de igual a igual, con información, capacitación para que logren un lenguaje técnico, que se va a utilizar manipulando la información.

Muchas veces la ignorancia de la gente, porque la gente no tiene por qué saber sobre la rasante ni el sol ni ninguno de ese tipo de cosas, y conocen esencialmente los viejos que trabajan en la construcción, que con ellos que conocen ese lenguaje, pero no las mujeres que son la mayoría de las que participan y adultos de tercera edad. Entonces su preocupación fundamental para ellos esencialmente que el alcalde se atrevió a decir que construyeron hasta 10 pisos edificios en enero o febrero, lo vi en la televisión. Eso significa que la gente estaba aterrada desde el punto de vista, que dicen no nos va a pasar lo que en San Miguel.

**PA:** Finalmente el Plan Regulador que se iba a licitar el 2007 faltó a la verdad y manipuló la información.

**CN:** Nosotros hicimos una propuesta de Plan Regulador alternativo, con todos los dirigentes sociales y trabajamos con profesionales.

**PA:** Y ese tampoco se validó, todavía está vigente.

**CN:** No, lo que pasó es que ellos, lo que el concejo tenía que regular o imponía en su plan regulador que había hecho una consultora, no tomaba en cuenta lo que la comunidad decía. Por lo tanto llegaron a término medio, rechazaron el otro y tampoco tomaron en cuenta lo que la gente decía. Entonces aquí había una cultura y un conocimiento entre los líderes comunitarios con respecto al plan regulador.

## **6. En relación a la participación ciudadana ¿Existe la intención de demandar avances al municipio para actualizar el Plan Regulador Comunal que data de 1991?**

**PA:** En relación a la participación ciudadana ¿Existió la intención de demandar avances al municipio para actualizar el Plan Regulador Comunal que data del '91? En ese periodo en el 2007 finalmente se llegó a la intención de demandar y como usted dice se llegó con propuesta alternativa. Qué opina del desarrollo inmobiliario que está ascendiendo a las comunas vecinas y cómo se podría impedir que el inversionista hiciera el mismo desarrollo acá.

**CN:** Ese es el desafío. Ahora yo tengo otra confianza en la comunidad, en la capacidad que tienen con entregar antecedentes, informaciones, capacitación con respecto a poder enfrentar esta dificultad y hacer un llamado a que la autoridad política se haga cargo esencialmente para quién va a gobernar: si para sus vecinos que viven aquí o para la empresa privada.

## **7. ¿Podría mencionarme cuales cree usted que son las amenazas y oportunidades generadas por el metro L6?**

**PA:** Cuales son las amenazas y fortalezas que usted ve en la llegada del Metro.

**CN:** Las fortalezas primero que nada, es que nos conecta con la zona oriente mucho más rápido. Por lo tanto nos mejora la calidad de vida. Qué se yo en tiempo mi hija se demora ahora media hora, no hora y media. Entonces a mucha gente realmente le cambia la vida desde el punto de vista de la rapidez.

Se descongestionó con la llegada del metro, hay que reforzar la seguridad vial, hay que pensar cómo transformar la conectividad hoy día al interior de la comuna, cómo llegan hacia el metro para conectarse con el metro. Por lo tanto hay que pensar en eso, en la locomoción interna, desarrollo en flujo con el Transantiago, que dé respuesta a eso la señal ética por ejemplo en Maipú, Carlos Valdovinos, de San Joaquín hacia la línea de metro de Maipú con Lo Valledor. Hay que asegurar esencialmente todo el sistema de seguridad y de atravesar de la gente.

Y desde punto de desarrollo comercial vamos a tener más ambulantes, ahí se nos va a concentrar el tema de la delincuencia.

**8. ¿Cuál es su visión a corto y mediano plazo en torno a las transformaciones urbanas que experimentará el sector norte de PAC tras la localización de las nuevas estaciones de Metro? ¿Constituir un subcentro intermodal? ¿Metro-tren- bus?**

**PA:** ¿Su visión a largo plazo de las transformaciones urbanas que va a significar las nuevas estaciones de metro finalmente es que conviertan el área en foco de comercio de servicios?

**CN:** Tiene que ser un desarrollo comercial, a los servicios que pueda utilizar la propia comunidad.

**PA:** ¿No lo piensa como a gran escala como para que sirva a todo el sector Cerrillos? O puede ser a Lo Espejo más bien a la comunidad.

**CN:** Estoy hablando desde la lógica de que si va a haber un servicio ahí nos puede servir a todos. No estoy pensando si se instala una empresa que no va a darle ningún servicio a la comunidad; va ser una empresa externa. Yo creo que ya está instalado el comercio en esa zona, lo que hay que ayudar es que tengan un buen flujo.

**9. ¿Ha tenido conocimiento de presión inmobiliaria a vecinos de PAC, como producto de la instalación del Metro Línea 6?**

**PA:** Ha tenido de conocimiento de presiones de inmobiliarias a vecinos en Pedro Aguirre Cerda o es más bien son rumores que no tienen información certeras.

**CN:** No. Simplemente he escuchado rumores. He escuchado lo que dice el Concejal Aguilar, lo cual me entra a preocupar, esencialmente que un concejal esté promoviendo la construcción en altura. Por lo tanto de qué autonomía, de qué independencia, de qué defensa va a ver el espacio con respecto a estas autoridades con la comunidad. Por lo tanto de ahí viene la preocupación esencialmente por aportar y entregar todo lo que sus conocimientos y capacitación a los líderes comunitarios, para que puedan enfrentarse de mejor manera.

**10. ¿Recomendaría a algún otro actor relevante que pudiera proporcionar información importante al respecto?**

**PA:** Recomendaría usted otro actor relevante que me pudiera proporcionar información respecto a las temáticas de desarrollo urbano entorno al metro y al sector norte.

**CN:** Claudio, Asesor Urbanista.

### 3.2.3 Entrevista a Claudio Contreras

**CC:** Claudio Contreras, ex Asesor Urbano Ilustre Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda

**PA:** Paula Aguilar

1. En relación a su anterior gestión en el municipio ¿Podría mencionar los principales avances alcanzados en materia de desarrollo urbano en la comuna y en el sector Norte en particular?

Explique la principal:

- A. Propiciar la revisión y posterior validación de cambio de trazado de las estaciones de metro línea 6 en la comuna.
- B. Propiciar la revisión de mitigaciones del proyecto Rancagua Express en las inmediaciones de las zonas residenciales.
- C. Propiciar la revisión y posterior validación de la constitución de un subcentro intermodal de metro-tren-bus.
- D. Otras medidas.

**CC:** Tiene que ver básicamente con cuáles son los niveles de desarrollo urbano que alcanzó la comuna durante los ocho años de gestión, si uno se pueda remitir a un período de ochos años de gestión de la alcaldesa. Y los que tú señales como alternativas efectivamente son dentro de los avances más significativos, pero esto no hay que verlo como medidas que son parte de un proceso aislado o particular respecto del transporte de una zona del territorio. Corresponde a una visión general de la comuna, de llevar el desarrollo, el avance, la calidad y el nivel de actualización de equipamiento que necesitaba la comuna en todos los rincones de la comuna.

O sea una de las tareas que nosotros asumimos como gestión fue desarrollar la comuna desde el punto de vista de la infraestructura y el espacio urbano. Por lo tanto nuestra preocupación era dotar de equipamiento, de áreas verdes, de espacios públicos a todos los sectores de la comuna, porque siendo una comuna peri-central, a cinco minutos de la sede del Gobierno, está muy alejada en términos de conectividad, entonces eso nos llamaba mucho la atención. Y esa cercanía y lejanía hacía invisible ciertos procesos de desarrollo urbano que se daban en el resto de la ciudad, no llegaban ahí. Era como un puente, se saltaba Pedro Aguirre Cerda y se iban para otro lado.

Entonces por un lado estaba la idea de mejorar toda la trama urbana a través de equipamiento y servicios que eran de la gestión local, porque obviamente había otros aspectos que ya no nos correspondía ejecutar como municipio. Y ahí surge el tema de cuál era el rol y la actitud del Gobierno local frente a las intervenciones que desarrolla el Gobierno Central.

Entonces, íbamos a ser o meros espectadores de un desarrollo dirigido desde el aspecto central, o íbamos a ser una contraparte activa que planteara temáticas, desafíos y problemáticas locales. Entonces a partir de eso se trabaja con la idea de que debíamos ser un Gobierno local presente, para poder manifestar la escala local de los megaproyectos, tanto en lo que fue Rancagua Express o lo que fue Metro. Nosotros dijimos oiga aquí existe un Gobierno local, existe una administración que se preocupa de sus vecinos; momento, detengámonos a ver qué pasa con este proyecto. Y eso se vio manifestado principalmente a través de hacer contraparte activa, tanto en la modificación del trazado de la Línea 6 del Metro, como en lo que aquí se señala respecto del Rancagua Express y de otras instancias con el Gobierno Central.

En lo particular al Metro nosotros teníamos la referencia, fuimos convocados, informados de que se iba a hacer la Línea 6 del Metro, que íbamos a tener una estación en la comuna, o sea que el discurso decía que el Metro pasaba por Pedro Aguirre Cerda. Pero nosotros analizando y revisando los antecedentes que disponíamos nos dábamos cuenta que el trazado nunca pasó por Pedro Aguirre Cerda. El trazado original nunca pasó. Pasaba por Santiago Sur y Estación Central, más arriba de Carlos Valdovinos, y esa calle tampoco constituye el límite comunal. Entonces ante ese escenario la idea fue decir –y allí fue al concurso la Alcaldesa, el Asesor Urbano de la Dirección de Obra, de la Administradora– manifestando respecto desde la perspectiva de que este proyecto no pasaba por Pedro Aguirre Cerda, por lo tanto los supuestos beneficios que podría traer una infraestructura de este tamaño no iban a llegar a sus vecinos. La estación más cercana estaba a 400 o 500 metros de Carlos Valdovinos con Club Hípico, y la otra, de frentón aparecía en unos terrenos baldíos en Estación Central, que eran los terrenos de la ex-maestranza. Entonces la primera pregunta es decir: ésta infraestructura a quién beneficia, cuál es la rentabilidad social de este proyecto si una de las estaciones no llega a ninguna parte y la otra está alejada del área de mayor población y flujo de la comuna de Pedro Aguirre Cerda.

Entonces allí empieza un poco el proceso de decir, oiga explíqueme el proyecto, conversemos, porque a todo esto en el escenario en que estábamos planteados, también concurrían otra serie de proyectos en ese mismo lugar, que era el edificio del Servicio Médico Legal, la autopista subterránea Costanera Central. Había

una serie de proyectos que estaban desarrollándose en ese territorio. Entonces nuestra postura fue, bueno conversemos con todos, sentémonos a conversar, preséntenos el proyecto.

Y hay un hito que yo creo que es relevante que hizo la gestión, que fue sentar en una mesa a diferentes actores que tenían intereses, desde el nivel central, en el mismo territorio. Inclusive eran actores del mismo Ministerio, como era la DOH, el Parque La Aguada, Concesiones del MOP, la misma Dirección de Arquitectura del MOP, a través del edificio del Servicio Médico Legal, el Ministerio de Justicia, Metro etc. Entonces la idea nuestra fue decir, oiga juntémonos en una mesa, explíquenos el proyecto, porque nosotros necesitamos ver cómo dialogan, y efectivamente te das cuenta que nunca se habían juntado a conversar todos los actores que confluían en una misma situación territorial. Así que yo creo que esos fueron en una cierta manera logros en la administración local, ir convocando actores de relevancia regional o nacional para que fueran al territorio y vieran en la escala de lo local lo que estaba pasando.

**PA:** Y en el proyecto de Rancagua Express esa manifestación y diferencias que se tenían en torno al proyecto ¿finalmente no se materializaron en mitigaciones o en algunos beneficios para los vecinos?

**CC:** Ahí yo creo que son dos casos de éxito y fracaso respecto de la participación. O sea, yo no diría que es un fracaso, sino que la comunidad participó en ambos casos. Y en ambos casos se convocó a la comunidad a participar, a conocer los proyectos, a conocer las iniciativas, a los dirigentes a participar y a informarse. Se pusieron de acuerdo unas actividades en Picarquín, que eran unas jornadas de reflexión de dirigentes respecto de cuál era el futuro que la comuna iba a enfrentar con estos proyectos. Y eran una serie de proyectos, estos son principalmente de transporte y conectividad, pero también está el Mercado Mayorista de Lo Valledor, el Servicio Médico Legal a través de su edificio, el Núcleo Ochagavía posteriormente y una serie de iniciativas de las que la idea era que la comunidad se informara oportunamente, opinara y opinara informada.

Entonces en relación al Metro la participación fue muy activa de la comunidad y los dirigentes, se manifestaron a favor de cambiar el trazado. Fue un proceso largo con muchas cartas, propuestas, análisis, reuniones con Ministros, cartas a la Presidenta o Presidente hasta que se logró que Metro pudiera hacer una reevaluación social de proyecto a partir de las iniciativas que nosotros les planteamos, y cómo eso congeniaba con Autopista Central, cómo congeniaba con el Servicio Médico Legal, con el Parque La Aguada, con MetroTren EFE, a partir de ese proyecto.

**PA:** En esa mesa que tú dices que se juntaron diferentes actores ¿también fue EFE?

**CC:** Creo que sí, no me acuerdo bien, pero creo que también estaba porque la idea de la orientación en que se iban a instalar, y que finalmente se instaló en Carlos Valdovinos con Maipú, era que su beneficio era la interconectividad con el MetroTren, por cuestiones de cercanía. O sea estoy pensando en una red de conectividad interregional, que beneficia la conectividad local, y esa conectividad va hasta Nos. Entonces era como extender una línea más del Metro.

Y en el caso del Rancagua Express también hubo movilizaciones de la gente en una postura más bien confrontacional, dado los efectos y las consecuencias que tenía la instalación de un tren de alta velocidad con flujos constantes. En una se estimaba que iba a generar una mayor segregación a través de dividir la comuna y dejar solo algunos accesos entre Oriente y Poniente, principalmente porque todos los servicios están al Oriente y una comunidad importante está al Poniente. Bueno y con las últimas lluvias de este invierno se demostró que efectivamente los pasos bajo-nivel no dieron la capacidad.

Ahí también fue un trabajo arduo con EFE, pero ahí tuvimos una disposición totalmente diferente respecto de EFE, del Ministerio. Se trabajó básicamente con no escuchar a la comunidad local, o sea con no entender la perspectiva local, a diferencia de Metro que sí hubo finalmente una recepción a una idea y a reevaluar socialmente el proyecto porque era conveniente reubicarlo.

Acá las medidas que se proponían, algunas eran bastante ambiciosas hay que reconocerlo, era como soterrar el tren, hacerlo urbano, que a la larga se convierte en un nuevo Metro, porque son 6, 8, 10 kilómetros que va andar el tren en lo urbano, que es desde Santiago a San Bernardo. Entonces se proponían mitigaciones. Primero se pidió cambiar el tren, soterrarlo, se llevaron propuestas, se asignaron costos y siempre fue de menos a más en cuanto a la respuesta. Primero dijeron que estábamos locos, después que seguimos insistiendo los obligamos a hacer estudios y evaluaciones, y eso también es meritorio del Metro y de EFE. Nosotros el Gobierno local, a través de sus gestiones y sus solicitudes obliga a justificar técnicamente sus decisiones, y tratando de romper un esquema de actitud paternalista de los servicios centrales, como que ellos saben todo y los pobrecitos Gobiernos locales no entienden nada. Pero no era tan así, entonces obligamos a ellos a que se pongan al nivel de los Gobiernos locales y de la gente y justifiquen las decisiones que están tomando.

Y ahí en esas justificaciones hay cuestionamientos, y eso lo prueba el cambio de trazado del Metro. Si no hubiéramos alegado, si no hubiéramos planteado alternativas, si no hubiéramos obligado a la autoridad local a revisar los criterios con que se evalúa el proyecto, el trazado hubiera sido el que se planteó originalmente,



creado desde un análisis tecnocrático, desde una visión de escritorio sin mayores análisis, desconociendo el vínculo con el local.

- 2. En relación a avances alcanzados conjuntamente con la participación ciudadana de la comunidad ¿Podría mencionar los principales avances alcanzados en materia de desarrollo urbano en la comuna y en el sector Norte en particular? Explique la principal:**
- A. Propiciar la revisión y posterior rechazo de la propuesta del Plan Regulador Comunal el 2005.**
  - B. Propiciar el empoderamiento de las unidades territoriales para su participación efectiva y vinculante en materias de desarrollo urbano.**
  - C. Otras medidas.**

**CC:** Sí, yo creo finalmente uno de los elementos relevantes en cuanto a su impacto fue que hubo un empoderamiento de las Unidades Territoriales y de la participación efectiva vinculante de la que tenían materias de desarrollo urbano. Los proyectos de cierta manera, muchos de ellos se consultaron con la gente, se levantaron con la gente.

**PA:** Fue con la insistencia finalmente de la misma gente, porque a nivel de Gobierno las instancias de participación no son vinculantes.

**CC:** O sea en el marco institucional las instancias de participación son obligatorias como procesos, pero sus resultados no son vinculantes, son informes, son participativas, hay que hacerlas, pero no son vinculantes lo que de ahí sale.

Ahora en los casos particulares que estamos discutiendo, ahí la gente también tuvo un rol activo en espacios que se pudieron efectuar. Por ejemplo en el Rancagua Express el Municipio pidió a través de la gente el tema de la participación ciudadana y la Declaración de Impacto Ambiental, porque no lo tenían considerado. Entonces lo que pasa ahí es que hubo una asociación estratégica con la comunidad para que a través de las instancias legales del servicio de evaluación ambiental la comunidad hiciera de los requerimientos de participación ciudadana, que –si uno después lo analiza la participación ciudadana que se hizo– la gente quería saber en su lenguaje, en su entendimiento ciertos temas que la participación establecida desde el EFE y desde las consultoras... O sea las consultoras iban a preguntar cuánto CO<sub>2</sub>, subía o aumentaba, pero no iban a hablar de las preocupaciones de la gente, entonces claro, ellos se remiten a lo estricto de lo que exige el servicio de evaluación ambiental, pero no era coincidente con lo que la gente esperaba que ahí se respondiera y se dijera.

Pero ahí hay otras medidas de acción y participación ciudadana, que a través de las herramientas, las pocas herramientas vigentes, la comunidad por lo menos llamó a terreno a EFE a decir, de qué se trata este proyecto, porque el colegio tampoco le informaba a la comunidad, y es como un chiste decirlo pero nos enteramos por la prensa de que venía este proyecto. Entonces es una actitud recurrente de los servicios centrales informar a posteriori, ya cuando los hechos ya están muy avanzados respecto de alguna inversión que afecta a mucha gente. Entonces en ese caso la participación fue relevante, y en los procesos de manifestaciones, de tomas de las líneas, de protestas, de protestas en la estación, pero finalmente no fue suficiente como para cambiar el tenor y el esquema del proyecto, no hubo mucho resultado finalmente.

- 3. ¿Podría jerarquizar los cinco principales desafíos en materia de desarrollo urbano que enfrenta la actual gestión municipal y que deberían ser resueltos en el sector Norte de Pedro Aguirre Cerda? Explique la principal:**
- A. Resolver déficit habitacional por allegamiento, migración y nuevos residentes.**
  - B. Propiciar el mantenimiento y restauración de vivienda existentes.**
  - C. Resolver déficit de áreas verdes y espacio público.**
  - D. Resolver estructura vial fragmentada y poco jerarquizada.**
  - E. Resolver carencia de conectividad con las comunas vecinas.**
  - F. Resolver barrera físico espacial del proyecto Rancagua Express.**
  - G. Resolver incompatibilidad de usos mixtos vivienda-talleres-bodegaje.**
  - H. Resolver existencia de micro basurales en sitios eriazos y en la vía pública.**
  - I. Resolver desequilibrios internos de participación ciudadana en cada unidad territorial.**
  - J. Resolver déficit de actividades productivas generadoras de empleo.**
  - K. Estimular actividades terciarias de comercio y servicio en torno al metro.**

**CC:** Yo creo que los desafíos que se plantean y que surgen del proceso que nosotros desarrollamos como gestión, tiene que ver con que el nivel en que la comuna se entregó ocho años después –que fue cuando

ganó el Gobierno de Claudina– es una comuna muy diferente en el sentido de equipamiento, de infraestructura, de condiciones urbanas respecto de lo que había. Fue un avance significativo en cuanto a calidad de espacios públicos, a calidad de infraestructura urbana. Sin embargo quedaron muchos temas que obviamente por el tiempo no pudieron ser desarrollados pero que estaban en “lista de”.

Eso tiene que ver con el cómo esta nueva comuna a través de este mejoramiento de la calidad del espacio público, de la infraestructura urbana, hace frente a una nueva comuna. Cómo hace frente a los desafíos de vivir en el mañana, en cuanto a contar con el nuevo Plan Regulador, que haga sentido de estas nuevas presiones que van a haber sobre el espacio urbano, ya sea de agentes privados o de agentes públicos. Y estamos hablando de que las presiones vienen en el sentido de que hay oportunidades tanto para el desarrollo inmobiliario, pero también está la necesidad de resolver la vivienda y el allegamiento en la comuna y en la región y en el país. O sea también está visto desde el punto de vista del Ministerio de Vivienda, cómo dar solución a la problemática de la vivienda en la ciudad. Entonces por eso hablo de presiones tanto de lo público como de lo privado, y obviamente los privados a través de los desarrollos, gestiones y especulaciones inmobiliarias.

El valor del suelo evidentemente ha ido aumentando desde el anuncio del Metro, la presión por liberar ciertas condiciones, o mejorar ciertas condiciones urbanísticas que te permitan el desarrollo en altura, en densidad y en otros, es obvio y es evidente que va a suceder. Entonces el desafío es cómo canalizar yo creo ese tipo de presiones, de demandas sobre el territorio, para que se genere un desarrollo armónico. Porque también hay que hacerse cargo que, una de las temáticas que nosotros veíamos, es que en esa comuna como muchas otras, al estar tan centrada, con cercanía y ahora con mejores conectividades, también las segundas y terceras generaciones quieren vivir en esos lugares. Y esas segundas o terceras generaciones de hijos, o profesionales o que ya trabajan, no se quieren ir a vivir a la periferia o no quieren irse a otras comunas, quieren mantener su propio contacto, pero no hay espacio, no hay oferta. No hay oferta para esa gente, entonces esa es una necesidad evidente.

No puede la comuna querer congelarse en el tiempo sin hacer ningún tipo de modificación, no puede pretender eso. O sea por más que defendamos el barrio, eso no es viable porque el éxito y el desarrollo de la comuna va en crecimiento, por lo tanto el desafío es cómo recoger esos requerimientos a través de un instrumento moderno, nuevo, que permita dar cabida a las nuevas generaciones de vecinos que quieren vivir allí.

**PA:** Es que la misma comunidad por su parte es activa, pero a su vez piensa que debe quedarse tal cual, entonces es como contradictorio.

**CC:** Se generan muchas inconsecuencias respecto de lo que la gente quiere y lo que dice.

**PA:** O finalmente es solo una visión lejana que tienen, por ejemplo no quieren ser como Estación Central, pero hay proyectos que igual podrían hacer frente a una visión más armónica de desarrollo.

**CC:** Es que ese es el tema, por eso creo que el desafío es cómo produces tus instrumentos de gestión local para que generes un desarrollo armónico. Porque la comuna cómo está no es viable, no es sostenible mantenerla así porque tarde o temprano, mientras no mejores las condiciones, después se van a romper y va a llegar alguien que va a cambiarlas con algún decreto extraño y puede que se genere justamente lo que no se quiere.

**PA:** De hecho hace poco se hizo un estudio de Zonas Urbanas integradas por parte del MINVU que daba incentivos al desarrollo inmobiliario para que aumente altura o densidad, si es que incorpora vivienda social o en arriendo en el sector. Y justamente se estudió el área norte de Pedro Aguirre Cerda, que es Mirador y El Carmelo.

**CC:** Sí, nosotros estuvimos en algunas conversaciones con el Ministerio de Vivienda, cuando se estaba trabajando este plan de zonas. No me acuerdo si ese es el mismo nombre, pero me acuerdo que estuvimos trabajando con el Ministerio de Vivienda respecto de ciertas áreas prioritarias de desarrollo, y estaba San Joaquín, San Miguel y Pedro Aguirre Cerda, que justamente estaba en eso: buscar espacios donde hubiera incentivos para tener una propuesta mixta, que finalmente de eso se tratan las ciudades, de cuál manera llegar a integrar mejores segmentos o espacios de mayor valor comercial, pero también recoger los requerimientos de allegamiento etc.

Mucho del allegamiento existente era porque la gente no se quería ir a vivir lejos, no porque no pudiera irse a vivir lejos. O sea no es allegamiento que no tienes alternativa, es gente que no se quería ir lejos porque tenía a su Mamá, tenía a sus colegios, estaba a media hora o cuarenta minutos de la pega, y hoy día con el Metro es súper rápido, entonces con mayor razón no se van a querer ir de la comuna, entonces la tendencia del allegamiento no va a disminuir a menos que hayan espacios para darles.

#### **4. En relación a esos desafíos ¿Cuál es su visión a corto y mediano plazo en torno al desarrollo urbano del sector Norte de Pedro Aguirre Cerda? ¿Atraer inversión de oferta habitacional?**

**¿Desarrollo inmobiliario? ¿Atraer inversión de oferta terciaria? ¿Comercios y servicios?  
¿Constitución de un subcentro intermodal?**

**CC:** Nosotros dentro de los temas que planteábamos en conversaciones que te mencionaba antes por el Metro, era porque nosotros creíamos que toda esa zona, la zona norte de Pedro Aguirre Cerda, debía contar con una –toda la comuna con el Plan Regulador nuevo– pero esa zona en particular debía hacerse estudios de evaluar escenarios respecto de justamente cuál era el mejor destino, cuál era la vocación de ese territorio a partir de este estudio. Y entendíamos que no era una solución única sino mixta, dado los niveles de conectividad que tiene, por lo tanto el tema de la vivienda era uno de los elementos relevantes.

**5. En relación a la gestión urbana, ¿Qué actores incumbentes en los procesos de financiamiento público-privado son los más relevantes en el sector norte de PAC? El municipio, el sector privado, el MINVU, líderes sociales, juntas vecinales, organizaciones sociales. EXPLIQUE.**

**CC:** O sea de todas maneras nosotros apuntábamos a que la gestión del territorio allí no se podía dejar en manos netamente privadas. Nosotros le pedíamos al MINVU, a la SEREMI, a la Ministra en diferentes instancias que era una oportunidad para que el Estado hiciera una intervención y planificación estratégica. Más que planificación estratégica me refiero a una intervención estratégica del territorio a través de diferentes instrumentos y promover este desarrollo público-privado.

Nosotros apuntábamos a que era un desarrollo público-privado, incorporar la vivienda social, pero incorporar otros actores. Entonces como dije anteriormente, la idea principal era traer una oferta mixta principalmente habitacional, pero no dejarla en manos netamente de lo que resulte, del mercado. En el fondo era devolverle al Estado el valor que le agregó al suelo a través de una inversión pública, pero devolvérselo en capacidad de dar solución a quien le demande también solución. Aquí el Estado invierte, el Estado mejora, le subo el valor, perfecto, capitalicen algunos, pero nosotros si lo dejamos netamente en especulación inmobiliaria, toda mejora que haga el Estado la capitaliza la Inmobiliaria.

**6. ¿Cuál es su visión respecto a la participación ciudadana en los procesos de desarrollo urbano? Asociado a modificaciones del Plan Regulador, nuevos programas de remodelación, localización de las nuevas estaciones de metro.**

**CC:** Yo creo que para que exista participación efectiva tiene que haber un proceso de educación urbana, o sea todo proceso que tú quieras desarrollar debe partir con una instancia de capacitación y de entregar herramientas, porque honestamente la mayoría de la gente no maneja ciertos temas, y la opinión pública es bastante volátil y variable, si no están metidos en las temas y no les afecta en lo cotidiano.

La gente no participa si no ven que le están haciendo tira la calle de al frente, que le van a construir una torre al frente, hasta ese día no van a alegar. Entonces es complejo dejar toda la responsabilidad en manos de la comunidad, como que la varita mágica de todo proceso exitoso es la participación, porque ya hemos visto que la opinión de la gente es muy variable, va para allá, viene, vuelve y a veces es hasta moldeable.

**PA:** Sobre esa instancia de capacitación que se dio con esa jornada en Picarquín ¿hubieron otras instancias de capacitación o hubieron jornadas en las juntas vecinales?

**CC:** No, no hubo mucha participación, o sea, como capacitación. Hubo mesas barriales, hubo mesas territoriales, como hubo participación de PLADECO también, entonces hubo algunas instancias formales donde se recibía la retroalimentación de la comunidad respecto de sus expectativas, demandas, requerimientos etc. Y hubo otro proceso donde se tomaban esos requerimientos y se les iba a trincar y a trabajar con ciertas propuestas que se tenía para ese sector, atendiendo esos requerimientos, y la gente ahí participaba, discutía, opinaba.

Pero llevar una temática de desarrollo urbano en perspectiva amplia es difícil. Pero sí funcionaba desde el punto de vista de la reflexión, de las actividades como Picarquín y había mesas barriales, yo creo que eso se acerca como a una buena metodología creo yo.

**7. ¿Existió la intención de avanzar hacia la formulación de una actualización el Plan Regulador Comunal tras la propuesta de 2007 de PULSO?**

**CC:** Sí, o sea hubo intentos de actualización del Plan Regulador y lo último fue que se postularon recursos al FMR para poder hacer una actualización. Ahí nos encontramos con ciertas problemáticas desde la SEREMI más que nada, que tenía una visión más bien administrativa de que eso ya se había postulado, se había financiado, cómo lo íbamos a volver a postular y financiar. Pero ya habían pasado diez años o sea ya

no tenía sentido hacer ese cuestionamiento. Así que hubo que postular recursos y hacer actualizaciones y se esperaba en estos años, en este período, hacer las actualizaciones.

**8. En relación al desarrollo inmobiliario que han experimento las comunas vecinas a la comuna ¿Qué impide que un inversionista pueda proponer un desarrollo inmobiliario de esa magnitud aquí?**

**CC:** Básicamente las restricciones que tiene el Plan Regulador que, yo creo que en un análisis de sensibilidad de la inversión, no es rentable todavía. Porque dadas las condiciones urbanísticas que impone el Plan Regulador actual no es suficientemente atractivo para una inversión inmobiliaria y lo que es maximizar la renta; básicamente eso es lo que las condiciones del Plan Regulador no lo permite.

**PA:** Yo tengo entendido que casi toda la comuna se permitió hasta 10,5 cuando era pareado o continuo. Pero cuando era aislado se permitía según la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, que eso es rasante de 70, pero el coeficiente de constructibilidad era muy pequeño.

**CC:** Correcto, ese es otro tema, cuando hablábamos de capacitación y del uso del lenguaje y el desarrollo urbano de todos, no hay una transparencia real de las autoridades actuales respecto de lo que se le dice a los vecinos. O sea dicen "no, es que no se puede construir", mentira, hay alturas límites, se pueden construir muchas cosas, pero el factor de constructibilidad es el punto crítico.

**PA:** En muchos discursos el Alcalde y gente de la misma Alcaldía le tiene dicho a la comunidad que se puede hasta cinco pisos, y yo hice el ejercicio fusionando predios y –con el coeficiente de constructibilidad que dice el reglamento– se podía hasta diez pisos. Pero no es hasta cinco pisos, entonces finalmente el mismo Alcalde y el Asesor Urbano que en este momento está no sabían esa parte.

**CC:** No, o sea se está entregando una información errónea. Ahora, esa es una derivada de muchas cosas pero efectivamente la normativa –qué es lo que impide un mayor desarrollo inmobiliario como el de otras comunas sin un juicio de valor, de mejor o peor– es que hoy en día la constructibilidad, las normas urbanísticas, no permiten un desarrollo que maximice las ventas de la inversión, eso es así. Y eso es lo que han entendido algunos y lo que han transmitido, pero efectivamente se ha transmitido mucha información equivocada

**9. ¿Podría mencionarme cuales cree usted que son las amenazas y oportunidades generadas por el metro L6?**

**CC:** Siempre se planteó desde el punto de vista positivo. O sea nosotros ya lo decíamos obviamente, que era los tiempos, el ahorro, la cantidad de gente que puede ahorrarse estar antes en su casa, en su pega, el valor inherente, valorización de los barrios donde se instala, comercio local, el desarrollo local, economía local, en fin.

Pero también obviamente las amenazas surgen a través de la temática de que los espacios a veces no están preparados para las mayores afluencias de públicos, o las veredas son chicas, vas a tener mayores accidentes peatonales, vehiculares, mayor delincuencia cuando no se tomaron las medidas pertinentes, y que los espacios también no estén integrados con otras redes de transporte; o sea salir del metro pero hay un paradero súper chico, o no hay ciclero, no hay conexión con red de ciclovías, en fin.

O sea yo creo que, en todo caso, todas las amenazas son subsanables. No hay una amenaza, un efecto negativo –por lo menos yo no lo visualizo en esta conversación– que sea irreversible. A nivel de delincuencia, mayor presencia policial, mejores elementos disuasivos, mayor control ciudadano, la conectividad la podemos mejorar. O sea en el fondo yo creo que yo tengo una visión positiva del tema, de repente se adquieren amenazas pero que son subsanables.

**PA:** En el proyecto EFE plantea que la participación ciudadana es muy relevante y ha hecho jornadas de participación en colaboración con las mesas territoriales que ahora están a cargo, y una problemática importante que se discutió en un momento, que gente de El Carmelo y Mirador le vibran las casas por cada recorrido del carro del el Metro.

**CC:** Puede ser porque las condiciones del suelo y de las construcciones no sean las mejores. Hay que pensar que la zona tomaba un brazo de regadío del río, entonces tiene ciertas condiciones físicas, el terreno, el suelo, algunos rellenos de basura, en fin.

Ahora, el terreno en sí, en su origen ya tenía problemáticas. O sea hay calles hundidas, si tu recorres las calles como El Carmelo, Mirador, las poblaciones esas, hay calles que presentan cráteres gigantes, entonces tiene problemas de suelo. Pero también eso se puede convertir como te digo, nosotros los visualizábamos como una oportunidad para hacer una intervención de escala urbana, renovar el suelo,

renovar las calles, a través de intervenciones potentes, una manzana con intervención, no una esquina o una casa.

**10. ¿Cuál es su visión a corto y mediano plazo en torno a las transformaciones urbanas que experimentará el sector norte de PAC tras la localización de las nuevas estaciones de Metro? ¿Constituir un subcentro intermodal? ¿Metro-tren-bus?**

**CC:** O sea yo creo que se va a generar un proceso de –que ya está– un proceso de especulación inmobiliaria respecto de presión por los suelos, aumentos de precios. Las propiedades hasta cuando uno tiene antecedentes se habían duplicado el valor comercial, y obviamente que si uno está invirtiendo espera rentabilizar su inversión. Lo preocupante pueda ser que no se materialice en mucho tiempo y que finalmente no pase nada en un buen tiempo.

Va a haber una transformación, o sea de todas maneras en cuanto a incrementar la oferta de servicios a la comunidad, privado, comercios, comercios locales. Y en la medida que haya una transformación del instrumento de planificación va a empezar a haber la renovación del parque de viviendas al norte, en algunos sectores. Por eso yo creo que eso es lo que probablemente va a suceder, pero también es el desafío para la comunidad, para la Municipalidad, para el Ministerio, de cómo poder abordarlo exitosamente y armónicamente. O sea la presión por construir en altura, en densidad, ya está, o sea va a suceder, y la manera es cómo va a suceder, si está visualizado o de repente te vas a encontrar con que van a estar construyendo torres de departamentos y ni te preparaste para ello. Entonces allí hay un problema para nosotros, prever, estudiar, subsanar ese desarrollo.

**PA:** Ahora las condiciones no dan para que se inserte una nueva oferta habitacional de mayor densidad y de mayor altura. Según tu visión ¿Se debería aumentar la altura, el coeficiente de constructibilidad, meter el tema de densidad?

**CC:** Lo que pasa es que en eso los Plan Reguladores se quedan cortos en cuanto a herramientas de gestión, por lo tanto suenan más interesantes las propuestas que vienen del Ministerio, con decretos especiales que permitan por ejemplo liberar suelos, aumentar densidad, constructibilidad, siempre y cuando tú incorpores un porcentaje de vivienda social, que no tiene cabida ya en este espacio, o sea en el espacio peri-central o en el centro de la ciudad no hay espacios para nada de viviendas sociales.

Entonces yo creo que son a través de instrumentos de gestión que se puede hacer eso. El Plan Regulador va a liberalizar de cierta manera las condiciones, pero a través de instrumentos de gestión se podría percibir un efecto positivo, o mejor que solo esperar que el Plan Regulador cambie. Evidentemente se va a subir las alturas, se va a aumentar la densidad, la constructibilidad, eso va a suceder.

**11. En relación a su anterior gestión en el municipio ¿Tuvo conocimiento de presión inmobiliaria a vecinos de PAC, como producto de la instalación del Metro Línea 6?**

**CC:** No. Se decían muchas cosas, nadie realmente confirmó a nosotros como Municipalidad, o a mí como Asesor Urbano. Nunca tuvimos ningún tipo de conocimiento al respecto, a vecinos que fueron y le ofrecieron, o de ir a hablar conmigo, no, nada.

Y nosotros como Municipio por lo menos en lo que a mí respecta no hubo ningún acercamiento, ni presión ni solicitud de inmobiliarias, en fin. Eso nosotros lo veíamos más como un mito urbano, que puede ser, que puede haber sucedido, puede haber habido mucha oferta, pero no tuvimos nosotros conocimiento al respecto.

### 3.2.4 Entrevista a Pablo Contrucci

**PC: Pablo Contrucci, Jefe de la División de Desarrollo Urbano del MINVU**

**PA: Paula Aguilar**

- 1. En relación al enfoque integrado que debería garantizar la planificación urbano territorial ¿Cuál cree usted es la dimensión (ordenamiento - gestión - inversión) más difícil de implementar en la formulación, implementación y seguimiento de intervenciones urbanas, según las falencias que experimenta hoy la institucionalidad y marcos normativos del desarrollo urbano en Chile?**

**PC:** Lo más difícil de integrar es: la planificación, la inversión y la gestión urbana, son tres ámbitos que cuesta mucho integrarlos, porque la planificación es una expresión de voluntad del modelo que queremos seguir físicamente en la ciudad, sin embargo la inversión corre por un carril distinto y va construyendo la ciudad poco a poco; en la medida que la planificación la va orientando.

La planificación tiende a ser más holística y capaz de mirar más elementos, mientras que la inversión se va aprobando por líneas de inversión de los ministerios que intervienen, por ejemplo hoy día se está trabajando en el "Comité Ciudad, Vivienda y Territorio" que es un Comité Interministerial en donde se presentan los proyectos, los avances y se toman acuerdos entre los ministerios para ir integrando lo que hacen estos, en los distintos en los territorios.

Otro avance importante es la Ley de Aportes, que logra vincular planificación con el tema del Plan Regulador y con la inversión necesaria que se requiere para ir construyendo, o sea, hay avances, pero no tenemos en Chile un sistema universal de planificación urbana integral, pero si se están haciendo los esfuerzos para llegar hasta allá.

- 2. En torno al enfoque integrado que debería garantizar la regulación conjunta de las construcciones, los sistemas de transporte, sistemas naturales, redes viales y de servicios, ¿Qué condiciones debería darse para la implementación efectiva de una planificación integral y multisectorial?**

**PC:** Tienen que haber grandes acuerdos de alto nivel, respecto de las vocaciones de uso del territorio. Hoy día se está trabajando en la Política Nacional de Ordenamiento Territorial y en esa política se valoran los Planes Regionales de Ordenamiento Territorial, en ese nivel y en esa visión estratégica regional y territorial; es donde deberían hacerse los grandes acuerdos territoriales de la vocación de destino de uso de suelo, de focalización, de resolver las tensiones entre los distintos usos de suelo del territorio, etc., para que después se vean reflejados en los distintos instrumentos; tanto de: planificación, gestión e inversión.

Por ejemplo hoy día sin contar con eso, con la Planificación Territorial o con el Ordenamiento Territorial; se les exige a los niveles de planificación intercomunal o comunal resolver los problemas que deberían estar resueltos antes, como la compatibilidad con la industria, con la vivienda o la estructura energética respecto de la protección ambiental y eso se termina corrigiendo hoy día, por carecer de un nivel más estratégico en los Instrumentos de Planificación Territorial, qué no son para eso, entonces estamos bien expectantes a que; contando con una Plan Nacional de Ordenamiento Territorial y con un Plan Regional de Ordenamiento Territorial vamos a poder ordenar todo el territorio. Los Planes Regionales de Ordenamiento Territorial son vinculantes.

- 3. ¿Existen avances en la materia, que en coordinación con el MINVU, hayan dado paso a Planes Directores de Ciudad? ¿Qué referencias tiene? ¿Existe una guía oficial que permita orientar las bases metodológicas para una planificación urbana integrada?**

**PC:** La Comisión Nacional de Desarrollo Urbano ha bajado de la Política Nacional de Desarrollo Urbano a varias propuestas, la primera fue un conjunto de medidas de integración de suelo y ahora está trabajando en Gestión Urbana Integral, pero todavía no ha evacuado un documento final de recomendaciones. Pero yo diría que parte de lo que hemos comentado de los Planes de Inversión de Infraestructura y Espacio Público de la Ley de Aportes apunta hacia allá, no es un plan de ciudad como lo concibe la política todavía, pero es un muy buen paso hacia eso.

- 4. En relación a la definición e implementación de Proyectos Urbanos Integrados, ¿Sabe usted, cuáles son los avances al respecto? ¿Bases metodológicas? ¿Zonas Urbanas Integradas?**

**PC:** No, hay propuestas en desarrollo del Concejo; que esperamos que las evalúe y se las presente a la Presidenta y la Presidenta les encargue a los distintos ministerios avances de ese tipo, pero todavía no tenemos nada oficial aprobado.

**5. En torno a la inversión pública que ha aumentado la cobertura de transporte público al incrementar el número de líneas de Metro y localizar nuevas estaciones en áreas antes sin cobertura ¿Cree usted que es necesario plantear la formulación de planes urbanos integrados que permitan regular y anticipar las dinámicas de mercado de suelo que experimentarán estas áreas?**

**PC:** Si, absolutamente debería ir de la mano con la Planificación del Transporte y transporte no debería resolver los movimientos que requiere la planificación, sino que la planificación debería integrar la movilidad, más allá del transporte, la movilidad como concepto más amplio. Es decir, en la planificación uno no debería decidir dónde quedan las actividades que generan viajes por ejemplo, y donde quedan otras actividades que atraen viajes y que después otro ministerio de transporte resuelva el problema de flujo, sino que en conjunto; para ver donde se ponen las actividades que generan y que atraen.

El "Comité Ciudad, Vivienda y Territorio, sería el encargado de facilitar la gestión, de formular un plan urbano integral.

**6. ¿Qué referencias de instrumentos normativos o mecanismos de gestión, reconoce al respecto de esta problemática derivada de las transformaciones urbanas por inversión pública? ¿Referentes internacionales de otros mecanismos para integrar al residente en procesos de renovación? Sao Paulo, Colombia, Argentina.**

**PC:** Bueno, en la experiencia internacional valoro mucho el concepto que tienen en España y Francia de actuaciones urbanas; en donde confluyen planificación, gestión e inversión y tienen no solamente la actuación como una figura de intervenir la ciudad, sino que son también tienen instrumentos asociados para eso, combina viviendas, vivienda social, espacio público, inversión en el espacio público, etc.

Acá en Chile no tenemos ese concepto, entonces aquí hay algunos instrumentos que sirven en parte para esto, los Planes Reguladores Intercomunales y los futuros Planes Regionales de Ordenamiento Territorial, responden a eso.

**7. ¿Cree usted que la definición de estos mecanismos se podría enmarcar como herramientas de recaptura de plusvalías mediante la integración social de los residentes preexistentes a los procesos de renovación urbana?**

**PC:** Todo lo que hemos hablado, no necesariamente se refiere a captación de plusvalía, los instrumentos, los modelos pueden influir la lógica de la captación de la plusvalía, es una decisión política. En Chile, por ahora tenemos algunos mecanismos: Las contribuciones de bienes raíces, un mecanismo de captación de plusvalía, y la Ley de Transparencia de Mercado de Suelo que incorpora una valorización; cuando hay cambio del límite urbano desde rural a urbano, se valoriza suelo y se capta el impuesto, ésta Ley es la segunda vez que está en discusión en el parlamento.

**8. En contextos comunales del pericentro de Santiago, con áreas devaluadas con altos porcentajes de grupos vulnerables, PRC desactualizados y liberalizados, y recientemente beneficiados por la llegada del Metro y la activación del mercado de suelo, ¿qué mecanismos se podrían implementar para la integración de los residentes en este proceso?**

**PC:** Modificar el Plan Regulador y actualizarlo, pero el dato nuevo es aplicado a lo que está ya definido en la Ley; que son las Zonas de Integración Social para lo cual estamos tratando en regular en la ordenanza esa Ley, de manera que las Seremi puedan definir polígonos en torno a estos ejes de transporte, por ejemplo de alta exclusividad con harto equipamiento, zonas con beneficios normativos a condición de incluir el vivienda social.

**9. En relación a los procesos de legitimización de mecanismos de integración social que ha propuesto el CNDU, ¿Qué iniciativas le parecen más realizables en el corto y mediano plazo?**

- a. Eliminar exenciones de impuestos territoriales según reevaluó, eliminando beneficios tributarios del DFL 2/1959, empresas con ganancias bajo los 8000UF**

- b. Actualizar periódicamente el avalúo fiscal de las propiedades conforme a su potencial de desarrollo**
- c. Ampliar el concepto de vivienda social al de vivienda de interés público**
- d. Facultad a los PRC a la definición de Zonas de Interés Social con incremento de densidad**
- e. Modificar leyes sobre Planes de Renovación Urbana en la LGUC, para validarlos como instrumentos vinculantes**
- f. Sistema de reajuste de suelo para que los propietarios cedan sus predios como activos en los procesos de renovación**
- g. Banco de suelo público urbano, como un sistema integrado de los diferentes organismos públicos**
- h. Vivienda de interés público en arriendo**
- i. Ampliar los procesos participativos en la gestión urbana, validando su carácter vinculante.**
- j. Definición e implementación de proyectos urbanos integrados**

**PA:** Eliminación de exenciones de impuestos...

**PC:** En conversaciones con la Ley de Transparencia.

**PA:** Actualizar periódicamente el avalúo fiscal...

**PC:** En conversación con Ley de Transparencia sólo en límite urbano.

**PA:** Ampliar el concepto de vivienda social...

**PC:** Lo que propone el Concejo Nacional de Desarrollo Urbano es que: más que tener una categoría de vivienda social y vivienda económica como la tenemos hoy día, debería una lógica de vivienda de interés público; donde se incluya por ejemplo distintas modalidades de tenencia, arriendo y propiedad en los distintos programas. Se refiere a una visión global de que son todas viviendas que; al Estado le interesa que exista.

Se está trabajando fuertemente potenciando la vivienda en arriendo, a través de subsidio de arriendo que se está utilizando mucho más que antes y vamos a seguir avanzando en eso. Estamos trabajando ahora en revisar los reglamentos de los subsidios para que haya mayor correlación entre los distintos programas tanto; en vivienda adquisición como en arriendo.

**PA:** Facultar a los PRC...

**PC:** No lo estamos haciendo por la vía de los PRC, sino por la vía de las ZUI.

**PA:** Modificar ley LGUC...

**PC:** Eso no se está haciendo todavía.

**PA:** Sistema de reajuste de suelo...

**PC:** Tampoco se ha avanzado en eso.

**PA:** Banco de Suelo Público Urbano...

**PC:** En eso se ha avanzado con dos medidas una es que: la Presidenta dispuso que los terrenos que tienen actitud adicional que son propiedad de Bienes Nacionales los pongan a disposición del Ministerio de Vivienda o Serviu. Los Serviu han comprado terrenos, han vuelto a la lógica de comprar terrenos y desarrollar proyectos propios o proyectos propios con ayuda de privados.

**PA:** Vivienda de interés público en arriendo...

**PC:** Sí, se ha desarrollado mucho eso.

**PA:** Ampliar los procesos participativos en la Gestión Urbana, validando su carácter vinculante...

**PC:** Lo introdujimos en la Ley de Transparencia de Mercado de Suelo una participación temprana en los Planes Reguladores de imagen objetivo de lo que se quiere hacer con el Plan Regulador en todo el territorio, no sólo cuando hay cambio de límite urbano.

**PA:** Definición e implementación de Proyectos Urbanos Integrados...

**PC:** Estamos trabajado con los procesos de Planes Urbanos Habitacionales, donde al interior del ministerio se combina la línea de producción de vivienda a partir de la Política Habitacional con la de inversión urbana. Desarrollamos proyectos en conjunto donde el Serviu es el dueño del terreno y se proveen los Subsidios y los mecanismos de incentivos a la construcción de viviendas junto con inversión pública en infraestructura o mecanismos de financiamiento privado para la infraestructura macroubanización, por ejemplo espacios públicos y áreas verdes. Tenemos varios casos de implementación, el más avanzado es en Antofagasta "El Alto La Chimba" y en Iquique "Alto Playa Blanca" y "Huacamayo" en Valdivia y hay otros más.



### 3.2.5 Entrevista a Sebastián Hernández

**Fecha: 20 de noviembre de 2017.**

**SH: Sebastián Hernández, Asesor Urbano subrogante Ilustre Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda.**

**PA: Paula Aguilar**

**SH: Cuéntame, ¿estás haciendo el Magister de Urbanismo?**

**PA: De urbanismo en la (Universidad de) Chile.**

**SH: Quieres inspirar, quieres abreviar, el urbanismo es tan etéreo.**

**PA: Sí, pero es a lo que hay que apuntar, hay que apuntar a eso (risas).**

**SH: Yo hice, no terminé en realidad, yo hice el D.A.P.I. (Magister en Dirección y Administración de Proyectos Inmobiliarios)**

**PA: Sí, averigüé. En LinkedIn aparecía esa información. Yo soy compañera paralela, creo que ustedes hacen todo lo contrario, yo creo, ¿o no?**

**SH: No, lo que pasa es que el D.A.P.I. estaba orientado a la gestión inmobiliaria, obviamente, además por su nombre, pero para mí, yo he trabajado mucho en el mundo municipal, y la verdad que para mí el tema del urbanismo es como la filosofía, es teoría, y yo estoy acostumbrado en mi ejercicio profesional a tener que ver cuestiones prácticas. Entonces, por eso la filosofía, la teoría, están bastante alejados de los territorios garantizados. La teoría y la filosofía, si bien es una respuesta que requieren esos territorios, no es la prioritaria, no es la inmediata, por eso es una información laboral más que nada.**

**PA: Claro, porque finalmente el ordenamiento territorial, que es parte de la disciplina del urbanismo, que es práctico, que finalmente es la aplicación de los planes reguladores, todo, que parte de la base de centrarse en teorías de integración social, etc.**

**SH: Sí, pero esas dinámicas de análisis, y como dices muy bien tú, es la base para la elaboración de los instrumentos. El problema está en que la dinámica de la elaboración de los instrumentos es muy distinta a la dinámica de desarrollo de los territorios desde el punto de vista de su dinámica.**

**PA: Sí, es verdad.**

**SH: Entonces claro, la teoría es absolutamente necesaria para poder construir el instrumento de planificación, pero éste cuando ya está resuelto, está absolutamente obsoleto con respecto a la dinámica, entonces....**

**PA: Ya, pero quizás el foco no es que....**

**SH: No, nunca el problema está en la base, nunca el problema está en la teoría ni en la filosofía, sino que son los instrumentos, estoy en acuerdo contigo. Y esto que te estoy planteando yo, y qué bueno que tengamos esta conversación, por qué tiene que ver con lo que te puedes encontrar preguntándome a mí con respecto a temas de materia vinculada al Magister de Urbanismo.**

**PA: No, no es saber lo que tú piensas....**

**SH: Lo que tú vas a preguntar...**

**PA: Yo te voy a preguntar de temas prácticos.**

**SH: Lo que tú vas a preguntar, vas a tener respuestas que están cargadas de mi historia profesional, mi mirada, por lo tanto te estoy contando el origen de mi pensamiento.**

**PA: Claro, si está bien.**

**SH: Cuéntame, ¿qué es lo que estás haciendo (en el Magister de Urbanismo)?**

**PA: En el magister está la modalidad de hacer tesis investigativa y tesis práctica. La tesis práctica se llama A.F.E., Actividad Formativa Equivalente, y yo voy hacer un plan estratégico, en torno a las estaciones de metro Lo Valledor y la estación de metro Pedro Aguirre Cerda, como un instrumento de ordenamiento territorial que se basa en el tema de las subcentralidades que tiene referencia al Plan Regulador Metropolitano de Santiago que define subcentralidades, el cual define muy a groso modo, tanto así que son puntitos dentro de un plano.**

**A nivel internacional, como marco de referencia, las subcentralidades son importantes para detonar el desarrollo inmobiliario, de comercio, de servicios posteriores, asociado a....**

**SH: Pero esas subcentralidades....**

**PA: Es que normalmente se dan dentro del mismo juego.**

**SH: ¿Se dan o se piensan?**

**PA: Más se dan que se piensa.**

**SH: Cierto. Las subcentralidades se rescatan, se reconocen y se utilizan.**

**PA: Sí, se reconocen en los instrumentos que existen, sólo se reconocen.**

**SH:** Cuando digo que se reconocen, se reconoce en la dinámica, en los instrumentos se da cuenta de un reconocimiento, para allá voy. Es como si dijera que Franklin va hacer un subcentro, pero ya cuando está definido, cuando ya está ejecutada la estación de metro de la línea dos, cuando ya es evidente.

**PA:** Sí. Mi propuesta es una aproximación prospectiva de hacer un subcentro, a raíz de la inversión de transporte en el área contigua al metro, que va a generar compraventa de terrenos cercanos a ello, se puede generar desarrollo inmobiliario. Finalmente el objetivo es reconocer que el desarrollo inmobiliario puede traer consigo desplazamientos del residente existente.

**SH:** Entonces, si tú tienes un territorio que tiene una densidad determinada y tú la quieres aumentar, seguramente vas a tener que desplazar, o desplazas o sumas. Para sumar tienes que incorporar dentro de la estrategia al propietario.

**PA:** Sí.

**SH:** Si tú no quieres incorporar al propietario vas a generar desplazamientos, pero vas a desplazar una parte que es menor a lo que vas a traer. Eso con respecto a la dinámica de las oportunidades inmobiliarias de vivienda que se pueden generar por la existencia del metro.

Pero, tu A.F.E. está por lo tanto... ¿Cuál es el objetivo de tu A.F.E. literalmente?

**PA:** Yo traje un documento para que lo miraras, que es un documento que me pide la facultad, además traigo un consentimiento de entrevista.

El objetivo de mi tesis es generar un marco de referencia estratégico para la posterior aplicación de un plan integral, entonces yo voy hacer las bases para ese plan integral.

**SH:** (el entrevistado lee el objetivo de la tesis escrito en la correspondiente documento).

Cuando uno lee, un tema semántico, “en torno a las estaciones Pedro Aguirre Cerda y Lo Valledor de la línea seis del metro en la comuna central sur de Pedro Aguirre Cerda”, es como que Pedro Aguirre Cerda es un territorio y que hay una comuna pericentral. En cambio si tu pones, “en torno a las estaciones Pedro Aguirre Cerda y Lo Valledor de la línea seis del metro la comuna de Pedro Aguirre Cerda pericentral sur de Santiago”, se entiende. Perdona que me meta en ese tema.

**PA:** Está bien, este documento lo tienen que leer terceros también.

**SH:** Sólo a modo de información, mi A.F.E. era vinculado, bastante vinculado a este tema, también yo lo hice en el territorio norte de esta comuna, y tenía que ver con analizar las oportunidades de desarrollo inmobiliario, vinculado servicios en torno a una estación intermodal, la estación Lo Valledor es una estación intermodal. Pero el tema que estás desarrollando tú tiene que ver con la residencia, con la vivienda, y como se genera integración social entre los residentes y los nuevos residentes, y de alguna manera cuáles son las estrategias o variables relevantes que te permita construir más adelante, en otra oportunidad, en otro momento, un plan estratégico de subcentralidad a través de la detección de las variables relevantes. ¿Eso es?

**PA:** Sí.

**SH:** Algo aprendí de la María Eugenia (Pallarés).

**PA:** Yo también la tuve a ella como profesora durante pregrado, en un ramo de evaluación de proyecto inmobiliario.

**SH:** Ella es la coordinadora del D.A.P.I.

**SH:** Entonces, “Identificar las dinámicas y externalidades derivadas de la inversión pública en el sistema de transporte del metro desde la teoría clásica y como fenómeno empírico. Identificar y operacionalizar las dinámicas y externalidades derivadas de la constitución, contextualizando los problemas de vulnerabilidad social preexistente”

**PA:** Claro, porque además de lo que va a traer consigo el metro, también existen problemáticas propias de la comuna que son, por ejemplo, la cantidad de allegados que hay por vivienda, la carencia de actividades productivas, información obtenida del PLADECO (Plan de Desarrollo Comunal).

**SH:** Sí, te hablo de la comuna ¿tú conoces la comuna?

**PA:** Algo.

**SH:** ¿Qué tanto la conoces?

**PA:** En términos de visita terrenos, he ido a visitas de terreno pero solamente he pasado por avenidas principales.

**SH:** ¿Tú nunca te habías relacionado con la comuna? ¿No sabes cómo está constituida? ¿Sabes cuál es la historia?

**PA:** Sí, eso lo sé.

**SH:** ¿Desde la lectura?

**PA:** Sí...

**SH:** Sí, porque mi profesor guía, Ernesto López, hizo su tesis doctoral acá, en la comuna de Pedro Aguirre Cerda, y analizó el impacto de la zona de renovación urbana en la comuna.

**SH:** Sería bueno conocerlo a él, para que me contara cuál es su visión sobre el tema de la declaratoria de renovación urbana que afecta a estos territorios y que no ha sido lo que se esperaba.

**PA:** Sí.

**SH:** Tú sabes que la comuna Pedro Aguirre Cerda es el resultado de la división político administrativa del régimen de Pinochet, por lo tanto, hace una concentración social en un solo territorio. A parte de esa constatación, la comuna está, desde el punto de vista del territorio, está encajonada a lo menos en su zona oriente y poniente por grandes carreteras y muros, además tiene otra vena importante que es la línea del tren, que divide de alguna manera este territorio en dos. Aparte de éstos, tienes Av. Departamental que es una especie de circunvalación, que divide el territorio también en otro, que finalmente divide a la comuna en cuatro cuartos.

La conformación de la comuna, desde el punto de vista de las poblaciones, es una comuna antigua, desde el punto de vista de su conformación de los loteos. Tiene una historia que va desde los años 57' en adelante aproximadamente, la población La Victoria, la población Dávila, la José María Caro y así suma y sigue. Antes las poblaciones El Carmelo y El Mirador, que son el territorio más antiguo de la comuna que están en el territorio norte, que es parte del área de influencia de tu análisis, esas son la Unidad Vecinal 6 y la Unidad Vecinal 7. Éste es un territorio de uso mixto y que está bastante deteriorado, de mucha facha continua, de adobe, que se han dañado con los terremotos. Hay bastante industria de almacenaje inofensivo, que no se relacionan con el territorio, ni con la comuna, ni con el entorno, son bastante egoístas desde el punto de vista de la integración. Después tiene todo lo que pasa con el resto de las poblaciones, que al ser poblaciones CORVI (Corporación de la Vivienda), de vivienda social, hace que el territorio sea sumamente atomizado, por lo tanto complejo generar nuevas iniciativas.

**PA:** Finalmente por eso no se generan, es como uno de los...

**SH:** Yo nunca he conversado con un inversionista, con un desarrollador inmobiliario del ámbito de la vivienda, ¿por qué nunca se ha planteado un proyecto de vivienda en altura acá?, cuando...

**PA:** Cerca de esta comuna existe, en Santiago existe, en San Miguel existe.

**SH:** Es que tienen conformaciones territoriales distintas, según uno de mis análisis, una de las cosas que yo creo. El tema por ejemplo de San Miguel, tu compra dos casas en San Miguel y armas un edificio, en cambio acá tienes que comprar 10 casas, para las dinámicas del desarrollo inmobiliario comprar o poner de acuerdo a 10 ó 15 propietarios no lo hace rentable para empezar, entonces eso es lo que sucedió.

Bueno, dónde sí podría darse esa dinámica, es en la parte que si quedo del barrio El LLano-Subercaseaux dentro de la comuna de Pedro Aguirre Cerda, que es desde este edificio al oriente, hasta la carretera, porque este edificio entre Manuel Errázuriz y Club Hípico... yo te lo voy a mostrar acá -el entrevistado muestra en plano- lo que tú ves aquí es este edificio, porque esta carretera no venía así (como está actualmente) sino que esta carretera era así, entonces como se hizo acá, quedó esto acá y acá se hizo el hospital, pero esto era porque sólo así le hacía el quite a todo este barrio que es el LLano-Subercaseaux, este pedazo era parte de ese barrio, la parte más pobre, de una subdivisión predial menor, pero igualmente, evidentemente, mayor al resto de la comuna de Pedro Aguirre Cerda, es como el barrio alto de la comuna.

**PA:** De hecho yo recién me vine caminando por ahí para llegar acá, antes había caminado por acá (otro lugar) y me sentí con un poco de susto.

**SH:** No, que no te susto caminar por la comuna, en serio, si tú sales a caminar ahora en cualquier parte de la comuna, tú vas a estar tranquila, claro, si tú estás camino después de las siete de la tarde hay ciertos sectores que por ningún motivo te arriesgas, pero no es una comuna insegura. Es una comuna que tiene el estigma, que es una comuna que al estar conformada por sólo población de vivienda social, de estratificación social baja, es que es peligroso, pero no lo es.

**PA:** Entonces, precisamente esta área era la que más se iba a intervenir por la propuesta de plan regulador de PULSO. Hubo una presión social y no se ha aprobado. **SH:** Nosotros tenemos, tú ya lo sabes, un instrumento de planificación de territorio que ha derivado de otros territorios. Nunca se ha podido hacer un instrumento planificación, por lo tanto, tú te puedas imaginar el vínculo que hay entre el resultado, cada uno pueda hacer un análisis del resultado interesante, cuál es el resultado de la no aplicación de instrumentos de planificación.

**PA:** ¿Por qué no se ha dado la instancia? ¿Por qué no se ha hecho?

**SH:** Porque un instrumento planificación, como los planos reguladores, al tener que ser participativos, que tienen que tener un proceso de aprobación, lleva a que los actores con mayores posibilidades de incidencia en la toma de decisiones o que tienen mayores herramientas para incidir en la toma de decisiones, consiguen su objetivo. O lo puedes mirar de esta manera, si es que no existe una posición firme, concreta e informada por parte de las autoridades políticas y electas, de que hay ciertas cosas que son necesarias más allá de

sus redes políticas, no va a resultar. Se hizo una propuesta, políticamente se desarticuló esa propuesta por el Concejo y nunca más he hecho nada.

**PA:** PULSO dice que modificó su propuesta original hacia un borrador final, que estaba incluida la participación ciudadana, que ésta se pudo realizar y...

**SH:** Sí, pero el Concejo no lo aprobó. Entonces PULSO puede haber construido varias propuestas, puede haber dicho que hizo un proceso de participación ciudadana, pero los procesos de participación ciudadana, siendo realista, cuando tú citas para una reunión sobre estas materias en un territorio, por decir algo, de 10,000 personas que viven en el territorio llegan 20, esas 20 personas son las que tome la decisiones sobre el territorio. Y ese es el nivel de participación con el que trabaja PULSO, PULSO u otra consultora, también puede ser el propio municipio, tampoco es muy representativo.

**PA:** Pero eso es parte de la dinámica.

**SH:** Te digo, es una cosa o es otra. En este caso no ha habido y no se han tenido los cojones suficientes para hacer lo que hay que hacer. Han habido compromisos electorales que no se han cumplido, te lo digo con conocimiento de causa, porque yo llevo trabajando en esta comuna nueve años, yo llegué con la administración anterior y estoy con esta actualmente. La administración anterior, el compromiso era la modificación del instrumento, con esta administración también se prometió la creación de un instrumento de planificación. No hay asesor urbano, el asesor urbano soy yo, que también soy el director de obra subrogante. Entonces no hay equipo de desarrollo urbano, con esto no estoy criticando a la administración, sino que finalmente la dinámica de estos territorios...

**PA:** ¿No hay voluntad política?

**SH:** No es el objetivo que requieren los actores políticos, porque los actores políticos están más vinculado a las respuestas de corto plazo.

Entonces, claro, tienes que poner tiempo, tienes que invertir para poder planificar, tienes que pensar, y para poder planificar, tienes que poder llevar a cabo una propuesta, insistir en la propuesta y defender la propuesta y finalmente, ojalá llegar a la aprobación de la propuesta, el alcalde tiene que estar convencido del desarrollo que quiere para su comuna. Si eso no lo tiene claro, nunca se va a conseguir. La administración anterior nunca lo tuvo claro. Yo en algún minuto le pregunté a la alcaldesa ¿Cuál es la comuna que usted quiere? ¿Qué quiere para el desarrollo su comuna? Lo que los vecinos quieran (respondió la alcaldesa), pero eso nadie lo entiende.

Tiene que ver con eso, con la falta de instrumento, que permita que este territorio se mueva en virtud de las cosas que van sucediendo en las otras escalas del desarrollo territorial y que permitan en alguna instancia la llegada de nuevas inversiones para poder, ojalá, mejorar el territorio.

Existe un estigma con respecto a que los inmobiliarios, son una lacra, los inmobiliarios son una lacra siempre cuando los instrumentos de planificación no tengan presente que si no definió claramente las cosas, el inmobiliario va hacer todo al máximo de lo que la planificación le permita. Si tú planificas un territorio donde pones límites de altura, de conformación territorial, límite de loteo, de coeficiente de constructibilidad, el inmobiliario va a hacer o va a intentar hacer lo que se puede hacer. Ahora si el instrumento planificación se va al otro extremo, el desarrollador inmobiliario no va llegar acá, por tanto tu territorio va seguir en las mismas condiciones. La única forma que tiene de mejorar las condiciones de habitabilidad, de desarrollo de un territorio, es que se genere demanda para que lleguen servicios, eso es lo que anda buscando cualquier persona, tener en su comuna la mayor cantidad de servicios posible para no tener que moverse de su comuna.

A mí me pasa en la comuna donde yo vivo, yo vivo en La Reina, yo los fines de semana no salgo de la comuna, tengo un parque, tengo donde me puedo mover cerca, quiero comprar voy a comprar, si quiero ir a un restaurante voy a un restaurante, si quiere ir al consultorio voy al consultorio, está todo ahí, entonces no te dan ganas de salir. Acá, antes de este edificio, tú no tenías un centro médico donde ir, si es que no ibas al consultorio, te tenías que ir fuera de la comuna, si querías ir al banco tienes que ir al fondo, en Avenida Central, sino tienes que ir a otra comuna, si quieres ir a una notaría tienes que ir a otra comuna, si quieres ir a servicios públicos, por ejemplo, tú necesitas ir a la Corporación de Asistencia Judicial, el registro civil, si quiere sacar carnet, tienes que ir a la otra comuna ¿me entiendes?

Como tú, el tema está como uno aprovecha la oportunidad de la llegada de esta inversión en el transporte para mejorar las condiciones de la gente que vive en la comuna, pero para poder mejorar las condiciones hay que traer más gente. Entonces ese es el ejercicio que tú estás haciendo.

**PA:** Sí. Entonces yo te iba preguntar...

**SH:** Sí, pregúntame no más, porque yo puedo hablar, hablar, hablar y hablar, porque a mí me gusta el tema. Espérame unos minutos.

(El entrevistado se toma un tiempo para atender a una persona)

**PA:** Yo te iba a preguntar respecto a los lineamientos que tiene el PLADECOC respecto a la actualización del plan regulador, pero...

**SH:** O sea, lineamientos que uno pueda cruzar, para la elaboración de un instrumento de planificación.

**PA:** Según el PLADECOC hay una serie de etapas que ya se han ido conformando. Entonces por ejemplo tengo la siguiente: creación de Unidades de Gestión Integrada de Barrios y Unidad, que se creó en el 2015, según el PLADECOC, que haría de coordinadora de gestión, reemplazando a las juntas de vecinos, algo más organizado entre el barrio y...

**SH:** No, eso no se refiere a eso. Eso de crear la Unidades de Gestión Integrada de Barrios y Vivienda se refiere a lo siguiente; el municipio tiene una EGIS (Entidad de Gestión Inmobiliaria Social) que ve todo el tema vivienda, además en la comuna está funcionando el Programa Quiero Mi Barrio, que ve el barrio, la idea era que vivienda y barrio estuviera conformado en una sola unidad, desde el punto de vista de la administración. Y eso no existe.

**PA:** Y por qué pasa que en el PLADECOC dice...

**SH:** ¿Qué está cumplido?

**PA:** En el año 2015.

**SH:** Lo que pasa es que en el año 2015 había una administración y en el año 2017 hay otra administración. En el año 2015 puede que se haya, dice que se cumplió, yo creo que eso está mal dicho, porque nunca existió, te lo digo porque yo estaba a cargo de esas dos áreas.

**PA:** ¿Y ahora tampoco existe la idea de generar esa gestión?

**SH:** No, yo sinceramente te digo que el PLADECOC no es un instrumento guía.

**PA:** Si no está el plan regulador de algo hay que tomarse, es lo más actualizado que existe.

**SH:** ¿Para qué lo tomaste?

**PA:** Porque para hacer un plan estratégico hay que tomar lo que considera el plan regulador y la brecha existente entre lo que se está proponiendo y lo que no se está haciendo y a partir de esa brecha se pueden tomar algunas decisiones.

**SH:** Ya, el PLADECOC deberían tener un proceso de actualización.

**PA:** Sí, el próximo año.

**SH:** Yo creo que ese PLADECOC, estoy de acuerdo contigo, es el único instrumento planificación que tiene la comuna, pero el PLADECOC como tal, si bien el municipio funciona y tienen que ir dando cuenta del cumplimiento del PLADECOC, no es algo prioritario. Te voy hacer bien sincero, no es algo prioritario, lo que uno finalmente hace es: estamos haciendo esto, se justifica de esta manera y se vincula con estos lineamientos del PLADECOC, listo, es al revés. No es que porque yo tengo este PLADECOC y voy a poder cumplir este objetivo, al cumplir este objetivo tengo que hacer esta tarea y para hacer esta tarea tengo que hacer estos proyectos.

**PA:** Pero finalmente debería dar cuenta de estas líneas...

**SH:** El PLADECOC debería dar cuenta de que este territorio quiere tener un desarrollo determinado y por tanto para obtener ese desarrollo determinado, el instrumento planificación tiene que ser coherente, que permite y oriente el desarrollo inmobiliario para conseguir ese desarrollo, esa es la lógica, bonito, pero eso no pasa. Eso no pasa ninguna comuna. El análisis exhaustivo del PLADECOC y como el PLADECOC va alimentando el instrumento de planificación, y por tanto se van viendo los resultados a través de la aplicación del instrumento planificación se van viendo el resultado del avance del PLADECOC. Me gustaría conocer una comuna que trabaja de esa manera, porque quiere decir que es una comuna que tiene tiempo, recursos, para poder avanzar en esas materias. Ahora, como este es un ejercicio académico lamentablemente, lamentablemente lo digo, y lo digo porque cuando es un ejercicio académico uno tiene que asumir ciertas cosas que la teoría dice que hacer y que en realidad no lo son y, por tanto, uno está construyendo algo que realmente en la realidad está diciendo que no es, entonces por eso digo lamentablemente, pero como es un ejercicio académico, hagamos ese ejercicio. Eso es lo que te propongo al respecto, porque lo que estabas analizando tenía que ver con el cumplimiento del PLADECOC.

**PA:** Sí, y que tiene que ver con la realización de mi plan.

**SH:** O sea como tu plan, como tu propuesta estratégica ponga las bases para la elaboración de una propuesta estratégica atiende lo que el PLADECOC está pidiendo y que no ha podido hacer. ¿Eso es?

**PA:** Sí. Otra instancia.

**SH:** ¿el Programa de Recuperación de Vivienda? Si quieres vamos siguiendo el punto y yo te voy respondiendo si sí o sino y te voy contando en que está cada uno de ellos.

**PA:** Programa de Recuperación de Vivienda.

**SH:** Nosotros tenemos una EGIS y un PSAT (Prestadores de Servicios de Asistencia Técnica), por tanto hemos ido avanzando, hemos hecho cosas en función de eso. Hay propuesta, hay trabajo, hay intención, se hacen procesos de postulación de vivienda, de mejoramiento de vivienda a los distintos programas

mismo, no vinculado a construcción de nueva vivienda, no hacemos nuevos loteos, sino lo que hacemos es mejorar o mantener la infraestructura habitacional que nosotros tenemos.

**PA:** Entonces este programa avanza.

**SH:** Sí, eso avanza, la unidad la verdad es que no, si alguna vez tuve la intención de crear o si algo se hizo el respecto, hoy en día no hay nada de eso.

**PA:** ¿La EGIS podría tener la facultad de generar convenios entre propietarios, generar fusión de loteos para la compraventa para el desarrollo mobiliario?, y haya un proceso más...

**SH:** No, porque tiene que estar exclusivamente vinculado a...podría ser, se podría empezar a tener una mirada más de desarrollo inmobiliario y de alguna manera empezar a generar algunas iniciativas, pero la verdad es que la dinámica real, una cosa es que sí, que si se podría hacer, pero es lo que te decía al principio, mi idea de formación profesional me lleva a la cuota de realidad y no va a suceder.

**PA:** Entonces, ¿a qué se abocan?

**SH:** Nosotros nos abocamos... tenemos 28,000 predios en la comuna, de los cuales 25,000 son vivienda social, a ello tenemos que abocarnos, porque somos un Prestador de Servicio de Asistencia Técnica, Entidad de Gestión Inmobiliaria Social, por lo tanto como no hay un instrumento, no hay un incentivo, no hay nada que permita que, además es una comuna vieja, de población de edad, esa gente no se quiere ir, por lo tanto, ojalá no lo saquen, por lo tanto nadie llega a preguntarle por el valor de su terreno, porque no están interesados en irse, ojalá que sus hijos puedan resolver su problema de vivienda y si es que yo los puedo apoyar desde acá, dentro de mi vivienda, bien, pero sino, vaya y búsqenlo, porque yo no voy a subdividir, yo no voy a vender mi terreno, me voy a quedar aquí hasta que me muera. Por lo tanto, ese patrimonio que hay que mantener, a eso estamos abocados.

**PA:** Se hizo una licitación para un estudio para canalizar la inversión del desarrollo inmobiliario en el ámbito de la infraestructura vial, ¿qué factores de la infraestructura vial eran problemáticas para el desarrollo inmobiliario?

**SH:** ¿Cuándo se hizo ese estudio?

**PA:** En el año 2016. **SH:** No tengo idea.

**PA:** Otra, licitación de estudio de alternativa para el desarrollo inmobiliario entre el 2015 y el 2016.

**SH:** ¿De dónde sacaste eso?

**PA:** Del PLADECO.

**SH:** ¿Se hizo? ¿Se va hacer? o ¿Se propone?

**PA:** Se propone entre esos años.

**SH:** No, no se ha hecho nada. Ni la primera ni la segunda que me mencionaste, esa de licitación de estudio no se hizo nada, la otra, licitación de solución habitacional, tampoco.

**PA:** ¿Catastro de vivienda recuperada?

**SH:** No, tampoco.

**PA:** ¿Estudio catastro de déficit habitacional?

**SH:** Tampoco.

**PA:** ¿Caracterización de allanamiento?

**SH:** Tampoco.

**PA:** ¿Mejoramiento barrio Las Lilas y San Francisco?

**SH:** Ahí hay un trabajo en Las Lilas y San Francisco, son situaciones distintas. La San Francisco es una población, es un loteo privado, de vivienda social, en un terreno de antigua extracción, cuyo terreno se fue hundiendo, se ha hundido, por lo tanto tienen problema de infraestructura de servicios, problemas de terminación de habitabilidad debido al terremoto del 2010.

**PA:** ¿Extracción de áridos?

**SH:** Pero en el origen había extracción de áridos. Es una franja que es de una situación bastante irregular, desde el punto de vista del origen en la comuna.

Está San Francisco y en esa misma franja hay una población que se llama Las Lilas. Es una población donde vive gente... que en realidad es una población que se armó en antiguas caballerizas, habían unas caballerizas que se transformaron en vivienda en forma provisional y después quedaron como definitiva. Esta población entró en su momento al Programa Quiero Mi Barrio y después salió de ahí por la imposibilidad de ejecutarse algunas de las inversiones, por tener además múltiples problemas, como dice la gente que está vinculada a seguridad ciudadana, hay problemáticas situacionales desde el punto de vista de la seguridad, tráfico, microtráfico, violencia, hacinamiento y problemas de seguridad, de habitabilidad del barrio y de las viviendas.

No se ha podido avanzar mucho en el tema, en ninguna de las dos poblaciones, porque son materias que el municipio no tiene como, si es que no cuenta con la participación del Ministerio de Vivienda, y si para el ministerio no es prioritario, es difícil hacer algo, nosotros no podemos hacer mucho.

**PA:** Finalmente todas estas iniciativas tienen que partir del financiamiento del MINVU (Ministerio de Vivienda y Urbanismo), porque la municipalidad no tiene recursos.

**SH:** Nosotros como municipio funcionamos con los recursos externos a través de la postulación de proyectos, sin eso no podemos hacer nada. Por lo tanto, la dinámica tiene que ver con todos los estudios, todas las cosas tienen que ver con pedirle plata a alguien para poder hacer todo lo que quiera. Sigamos...

**PA:** Catastro de actividad productiva.

**SH:** Que yo sepa no hay ningún catastro de actividad productiva o puede que exista un catastro, pero no se ha hecho ningún estudio.

**PA:** Catastro de organizaciones culturales.

**SH:** Sí, yo creo que existe.

**PA:** Estudio de diagnóstico de participación.

**SH:** Creo que no se ha hecho nada.

**PA:** Escuela de dirigentes sociales.

**SH:** Algo se hizo, pero no sé cuál es el resultado de eso.

**PA:** Y por último, mesas públicas y privadas que finalmente, por lo que entendí, era sentar al residente existente con nuevos inversionistas.

**SH:** No, mesa público-privada tiene que ver con sentar al municipio y actores públicos relevantes de distintos programas, distintos ministerios o seremis, con el mundo privado que pueden ser empresarios, inversionistas que pueden ser vecinos, y eso nos ha generado.

**PA:** Luego de esto, quería saber si tienes conocimiento de la zona urbana de integración que implementó el MINVU hace algunos años y hace poco se hizo una licitación para estudio de zonas urbanas de integración y se propuso la zona norte de Pedro Aguirre Cerda.

**SH:** No sé nada al respecto. O sea, sé de la existencia de esas zonas integradas, pero no me he metido en el tema.

**PA:** ¿Pero el ministerio no ha venido?

**SH:** Lo desconozco.

**PA:** ¿Pero serías la figura con la que deberían hablar?

**SH:** O sea, si es que el tema se va a abordar o se va a conversar o con quien habría que ver esta materia, claramente tiene que ser conmigo. Cualquier ámbito hoy día de desarrollo urbano territorial o se ve conmigo o se conversa con la SECPLA (Secretaría Comunal de Planificación), pero en el SECPLA no hay nadie del ámbito de la arquitectura, del desarrollo urbano, y está Rogelio, que es el Director de Obra. O sea, está Rogelio o estoy yo.

**PA:** OK. ¿Tienen alguna iniciativa o propuesta respecto a las nuevas estaciones de metro? Propuesta de cualquier ámbito. De Seguridad, dar más patentes...

**SH:** Iniciativas que estén vinculadas a las estaciones de metro, que se estén trabajando por parte del municipio, no hay ninguna más allá de la que exigir o pedir que lo que se esté haciendo se haga bien, se termine bien y con el menor impacto posible a la comunidad. Ahora existen iniciativas, pero ya más... o ideas de proyectos que son ya más desde lo personal, temas que me tocan a mí, te puedo hablar, pero desde lo personal.

**PA:** Finalmente desde tu profesión.

**SH:** Claro, desde lo que yo conozco como territorio, que me gustaría que pasara, que sería lo bueno que hacer, con qué actores vincularse, cómo armar, todo eso, sobre las estaciones y sobre una en específica, yo te puedo...

**PA:** Y eso ¿tú lo tienes de alguna manera plasmado en la tesis que hiciste?

**SH:** No terminé la tesis, no me titulé.

**PA:** OK.

**SH:** Pero mi tesis. Mi tesis está vinculada en como un proyecto detonante, activa un desarrollo inmobiliario. En este caso el proyecto detonante es, no es el metro en sí mismo, sino que la conformación de la estación intermodal, que es única en la región metropolitana, sacando en ese caso a la Estación Central, no hay ninguna otra estación de metro en Chile, en Santiago, a excepción de la Estación Central, que tenga una estación intermodal entre tren y metro.

**PA:** También se informó que la intermodal iba a tener un terminal de bus de manera adicional, ¿hay algo de eso?

**SH:** ¿Quién decía eso?

**PA:** A nivel de noticiario, a nivel extra.

**SH:** Hay ideas de proyectos de transformar ese punto en más que una estación intermodal, en un punto multimodal, que tenga buses interurbanos, que pueda tener metro, tren, obviamente que si tiene el tren y el metro, debe tener buses urbanos, y a eso tú le puedes meter los autos también, estacionamientos. Eso se

da, porque en el cruce General Velásquez con la Ruta 68, justo en la Ruta 78 sale, los buses que vienen desde Melipilla salen. (el entrevistado explica un plano). Si tu generas aquí un proyecto de rodoviario, armas todo el conjunto, acá al frente, además tienes la feria de Lo Valledor, por lo tanto de acá del otro lado tienes una Maestranza San Eugenio.

**PA:** Que también va hacer frente de un plan.

**SH:** El INVI (Instituto de la Vivienda) hizo una propuesta. Acá tienes la ciudad Parque Bicentenario...

**PA:** Y va a pasar una autopista según el MOP (Ministerio de Obras Públicas)

**SH:** Sí, la Ruta 78 va a continuar y se va a llamar Costanera Central.

**PA:** Pueden pasar muchas cosas ahí, pero no hay un plan estratégico, un plan central.

**SH:** Acá tienes la Estación Pedro Aguirre Cerda, ésta ha generado algún impacto desde el punto de vista de que es lo está sucediendo con las propiedades, se están vendiendo propiedades, pero pensando, se está proyectando, cuando esto ya esté funcionando, ésto va a funcionar ahora, pero todavía no hay ninguna presentación de ningún proyecto de desarrollo inmobiliario, cuando ya deberían haber estado, entonces por algo no sucede. Por algo no pasan las cosas acá, no tengo la respuesta a esa situación, ¿puede que sea el instrumento de planificación? no lo sé, porque el instrumento de planificación dentro de todo también te permite altura libre, según ordenanza, entonces cuáles son las restricciones que tenemos, no hay restricción de instrumento de planificación, el porcentaje de ocupación del terreno son altísimas, el coeficiente de constructibilidad.

**PA:** De hecho acá al lado se va a hacer un gran proyecto, por el lado de la comuna de Santiago, está en discusión, en el Parque Las Moscas.

**SH:** Sí, es en Santiago, lo que pasa es que la comuna... 4.000 viviendas, ahora claro 4.000 viviendas ¿cómo afectan acá? ¿cómo? ¿sólo desde lo vial? ¿mejora? Por ejemplo aquí está el consultorio.

**PA:** Más demanda.

**SH:** Si tengo 4.000 viviendas ¿qué puedo hacer aquí también?

**PA:** Activar todo.

**SH:** Ahora, este permiso está otorgado. Entonces el "show" del alcalde... no sé cómo van a revocar ese permiso de edificación, es un derecho adquirido...por lo tanto complejo. Entonces hay que prepararse, pero por eso te digo, que en este territorio, en el territorio nuestro, no pasan cosas y teniendo claramente instrumento que permite hacer cosas, entonces porque no pasan cosas. ¿Cómo entonces?... ¿Cuáles son las estrategias? ¿Cuáles son las bases? ¿Cuáles son los lineamientos bases que permitan construir una estrategia que genere un desarrollo urbano distinto? Ahora, ¿cuál es el desarrollo urbano que requiere este territorio? para poder definir ¿cuál es la estrategia que tengo que cumplir?, por tanto para poder definir ¿cuál es instrumento de planificación?, yo creo que esa es la primera pregunta.

**PA:** Sí.

**SH:** ¿Cuál es el desarrollo urbano, más que desarrollo urbano, cuál es el desarrollo que se quiere para esta comuna?. Cuando te digo solamente el desarrollo de esta comuna, estoy vinculando todos los aspectos, no sólo el urbano, el urbano es un instrumento para conseguir el desarrollo íntegro. Por lo tanto, es necesario hacerse esa pregunta primero, para poder ver efectivamente, por ejemplo, si es que aquí hay 4.000 viviendas y yo quiero un desarrollo "X", ¿cómo afecta o cómo influye esas 4.000 viviendas para cumplir este desarrollo "X"? ¿Me aporta? o ¿me afecta y tengo que tomar medidas extras para conseguirlo? ¿Me entiendes? yo creo que esas son preguntas interesantes, quizás no para este ejercicio, insisto.

Yo no terminé mi AFE, mi magister, porque yo no pude terminar el análisis urbano a través del SIG (Sistema de Información Geográfica) y el ArcView hacer el análisis con distintos escenarios que me permitieran llegar a una conclusión, y eso no lo pude hacer y se me pasó el tiempo, no contraté a nadie, y no lo pude hacer y finalmente lo boté. Yo tenía todo, lo único que me faltaba eran las planimetrías, que me permitieran hacer las conclusiones, y no lo termine. Entonces te digo que son preguntas interesantes, no sé si sea el momento o quizás parte de la conclusión, partes de las respuestas que tú te puedes hacer es que es necesario hacer ciertas preguntas.

**PA:** Finalmente está todo sucediendo ahí...

**SH:** Pero qué estamos haciendo nosotros para que pase otras cosas que le permitan a los residentes, como lo que tú estás diciendo, mejorar sus condiciones de habitabilidad y a los que llegan, estén interesados en llegar porque en este territorio pueden mejorar sus condiciones de habitabilidad. ¿No sé si tú has visto los estudios de la (Universidad) Católica sobre la calidad de vida urbana?

**PA:** Sí.

**SH:** Yo los tengo, los reviso y los veo, yo los bajo. La comuna está entre el (puesto) 91 y el 93 todos los años, yo no creo que cambie mucho con el metro, puede que suba un poco, pero porque también tiene una mirada algo sesgado el estudio, toma algunas aspectos que...

**PA:** no son parte del desarrollo...



**SH:**... de ciertos territorios.

**PA:** Como por ejemplo la cantidad de cajeros automáticos.

**SH:** Sí, pero bueno si bien no son, pero son importantes.

**PA:** Sí, son parte del sistema.

**SH:** Cuando yo estaba allá la municipalidad, porque estábamos construyendo el edificio consistorial, cuando estamos allá y éste edificio no estaba terminado, yo para poder ir a un cajero automático tenía que ir a Carlos Valdovinos o a Departamental o al banco de Av. Central, sino, irme a otra comuna, sólo tres cajeros automáticos, es parte.

¿Qué más?

**PA:** Eso no más.

**SH:** Lo que necesites, en lo que te pueda ayudar, cuéntame.

¿Qué tengo que firmar de esto?

**PA:** Acá. Lo otro es saber si tú manejar bases de datos de alguna cosa que me puedas compartir.

**SH:** Sí, sí manejo.

**PA:** ¿De la comuna?, ¿De catastro?

**SH:** Si tengo. Mira, el estudiante del DAPI del año pasado, también estaba haciendo algo acá, en Pedro Aguirre Cerda, me estuvo pidiendo alguna información. Llegó un momento en que... nos juntamos un par de veces, pero llegó un momento en que a mí ya me dio "lata" estar entregándole.

**PA:** Claro.

**SH:** Yo tengo algunas cosas, yo te puedo entregar información, no tengo problema. Además también me dió "lata" porque era el mismo tema mio. Claro, el lo estaba mirando desde otra pista, tú estás en otro magister y estás haciendo un análisis vinculado a las estrategias de planificación vinculado y tomando como referente el tema vivienda, me parece interesante, si bien está vinculado con mi territorio, es algo que vengo trabajando hace muchos años, tengo en mi cabezas estas cosas metidas e incluso, intentando hacer cosas de desarrollo inmobiliario, vinculado a estas materias, pero no tengo problema en compartir la información, porque además es información pública, entonces yo te voy a entregar todo lo que tenga vinculado a eso, así que cuenta con ello.

Mándame un correo para saber qué información necesitas y de manera yo te la puedo juntar o si es tu puedes... yo te voy a entregar una base y usted verá que es lo que puede sacar de eso.

**PA:** El compromiso de la tesis AFE es que pueda servir de investigación.

**SH:** Para mí de todas maneras, yo creo que es necesario, a mí me encantaría conocer tu análisis, tus conclusiones con respecto al tema, me parece importante, creo que son relevantes para la comuna, creo que son... me gustaría personalmente conocerlas también, porque es una tarea que yo también estoy empezando asumir de a poco, no sé hasta cuando, pero por ahora me tienen de asesor urbano subrogante también. Claro sólo cuando sea necesario, pero hay que tener curiosidad por el tema, porque a lo mejor me pueden decir que esté definitivamente como el asesor urbano y voy a tener que empezar a trabajar en estas materias. Y se agradece que puedas compartir este trabajo que tú estás haciendo.

**PA:** a nivel de SECPLA, ¿se hace algo sobre materia de ordenamiento territorial?

**SH:** Nada, el asesor urbano está inserto en la SECPLA, yo trabajo en la Dirección de Obra, la estructura municipal hoy día, arquitectos con conocimiento del territorio sólo hay dos.

**PA:** ¿Y eso por qué?

**SH:** Porque la administración se ha tenido que ir acomodando a la situación. Es un tema administración, si se quisiese tener, por ejemplo, una unidad de asesoría urbana, tendrías que tener una secretaria, tendrías que tener el asesor urbano, tener al menos un cartógrafo elaborando productos. A mí no me gustan los geógrafos.

**PA:** De hecho, en el SECPLA no hay geógrafos.

**SH:** Es que mí no me gustan los geógrafos.

**PA:** Tienen una visión muy...

**SH:** Para eso está el asesor urbano. Entonces es necesario un cartógrafo, porque el cartógrafo te hace productos, el que analiza es el asesor urbano, un geógrafo se necesita para otras cosas, a mí tráiganme un cartógrafo. Tengo un amigo que es geógrafo y trabajamos juntos, pero finalmente se necesita una persona que esté elaborando productos de análisis que no puedan hacer otros, el producto final que usa la base de datos del SIG, el ArcView y cómo vincula.

Ya Paula. Cualquier cosa mándame un correo, yo veo cómo te puedo pasar la información, espero que haya servido.

**PA:** Sí. Muchas gracias por la ayuda.

### 3.2.5 Entrevista a Tania Núñez

**TN: Tania Núñez, Presidenta de la Junta Vecinal de la población La Victoria**

**PA: Paula Aguilar**

1. **En relación a su gestión como dirigente en la junta vecinal de la población La Victoria y conocedora de instancias de participación ciudadana efectivas en la comuna ¿Podría mencionar los principales avances alcanzados en materia de desarrollo urbano en la comuna a raíz de procesos de participación ciudadana?**
  - a. **Propiciar la revisión y posterior rechazo de la propuesta del Plan Regulador Comunal el 2005.**
  - b. **Propiciar el empoderamiento de las unidades territoriales para su participación efectiva y vinculante en materias de desarrollo urbano.**
  - c. **Propiciar la revisión y posterior validación de cambio de trazado de las estaciones de metro línea 6 en la comuna.**
  - d. **Propiciar la revisión de mitigaciones del proyecto Rancagua Express en las inmediaciones de las zonas residenciales.**
  - e. **Otras medidas.**

**TN:** Nosotros participamos en el tema de la propuesta del plan regulador; yo en ese tiempo eso sí no estaba dentro de la directiva. Y efectivamente participamos en la defensa principalmente en lo que tenía que ver con la altura, que no se construyera en altura más allá de lo que estaba establecido anteriormente y el tema de la protección a los alrededores de nuestra población, ya que la propuesta del plan regulador que se nos planteó era ensanchando una calle principal, sacar casas, expropiar. Y en eso nosotros nos opusimos principalmente porque la población tiene una historia de 60 años, por lo que al intervenir, la historia se cambia y los vecinos no estaban de acuerdo con eso. Aparte la medida no tenía sentido pues se ampliaba una calle que en la próxima población no tendría continuidad.

Nosotros también participábamos en lo del Metro, que ha sido el principal beneficio actual para los vecinos, ya que la gran mayoría trabaja en los sectores centrales y centros del oriente, y están ahorrando entre 30 a 45 minutos en llegar a sus hogares.

También participamos y nos opusimos por la puesta en marcha del Rancagua Express. No queríamos el tren a ras de piso sino subterráneo, porque nos dividía como comuna. Hasta el día de hoy tenemos pasos habilitados pero si ocurre una emergencia de lluvia, los vecinos quedan aislados y desconectados. Principalmente por eso; no por el tren en particular. Porque si tú preguntas en la actualidad a los vecinos les ha servido un montón, en temas de conectividad, más ahora con la conexión con el metro, que a los vecinos les queda súper cerca de la estación y se desplazan más rápido.

Además porque la línea del tren es foco de basurales, y aunque en los alrededores se implementen plazas, al final del día es un lugar sucio, visible desde el tren. La gente que no tiene dónde vivir arma allí sus casuchas tomando los espacios para vivir, como una demanda natural.

Haciéndolo subterráneo se hubieran evitado esos focos de basura y se hubieran podido hacer plazas verdes como parte de las mitigaciones. Habría sido ideal y hubiese mejorado la calidad de vida de nuestros vecinos que hoy quedan aislados, pero eso quedo truncado.

En lo otro que nosotros hicimos intervenciones es en el diseño de los dos parques: André Jarlan y ahora el parque Pierre Dubois. Esta población también ha sido como gestora de estas instancias de participación, acompañando al resto de las juntas vecinales para que se empoderen de sus propios territorios. Porque finalmente en nuestra población no es donde se emplazan esos proyectos, reconociendo que estas obras irradian sus mejoras de calidad de vida a todas sus juntas vecinales cercanas. Al contrario frente a una condición de basural se irradia lo malo, uno se deprime y no ve posibilidades de mejora.

Son iniciativas que desde la población se han soñado y pensado comunitariamente, en asambleas de juntas de vecinos, y después con grupos más pequeños porque al principio cuando uno convoca llega mucha gente, pero después se van achicando los equipos que son vecinos más motivados. En relación a casi todas las unidades se ha trabajado bajo el mismo estilo.

Hemos estado presentes en todas las iniciativas que han mejorado la conectividad, la calidad de vida por áreas verdes, mejoramiento de plazas, también al interior de La Victoria, donde los vecinos soñaron y trabajaron colectivamente para que se intervinieran siempre desde la mirada de los vecinos y después desde la reflexión de los procesos participativos, mejorando las experiencias aprendidas en otras oportunidades. Se va aprendiendo del mismo trabajo comunitario.

## **2. ¿Podría jerarquizar las cinco principales problemáticas urbanas derivada de la llegada del Metro en el sector Norte de Pedro Aguirre Cerda y su junta vecinal en particular?**

**TN:** Problemas nosotros no tenemos porque estamos alejados, al contrario ha traído beneficios. El problema que podría aquejarnos como población, es que las inmobiliarias se sintieran motivadas a invertir en los alrededores de las estaciones, empezando esas campañas de comprar casas, de dejarlas abandonadas para que el vecino de al lado venda, aplicando toda esa táctica para ir haciendo edificios.

A la larga el temor que tienen nuestros vecinos es que los encierren con edificios, porque es difícil que acá mismo se dé, por el tipo de población en que estamos, el encierro acentuaría nuestra segregación en un ghetto.

La comuna está muy cerca del centro y ahora quedamos súper bien conectados con el Metro. Si bien en una encuesta de Índice de Calidad de Vida decía que la comuna era lo peor porque no existía desarrollo inmobiliario, para los vecinos significa lo contrario, porque ellos no quieren que haya desarrollo inmobiliario aquí. Eso trae complicaciones en la capacidad de las calles, atochamiento, problemas de alcantarillado, obstrucción visual. Nosotros todavía podemos ver una panorámica completa a lo lejos. Tú vas a otras comunas y tu visual choca al tiro con un edificio. En cambio acá todavía se puede mirar el horizonte y orientarse.

En relación a esto, a nosotros nos preocupa el pedazo que hay al norte de la comuna de Santiago, el parque de Las Moscas, donde ya se dio permiso de edificación para edificios. Considerando que es el Estado el que invierte en desarrollo urbano y conectividad, en este caso trayendo el Metro, son los privados los que ganan, ellos son los que compran a precio de huevo las casas, construyen edificios y le sacan un montón de plata que no es devuelta al territorio que se está dañando.

Porque finalmente si hubiera una inversión para la comunidad, como se hizo acá con el edificio Núcleo Ochagavía, en que se trabajó con la comunidad y las Unidades Vecinales de alrededor, allí hubo una devolución a la comunidad con plazas, con toda la inversión que se hizo en los alrededores. Trajo servicios y equipamiento en favor de los vecinos y sin alterar las alturas del edificio, respetando la armonía con la comuna.

Lo que se ve en cambio aquí en nuestras comunas vecinas, son todos ghettos verticales con departamentos de 3x3 donde meten a una familia y le cobran lo que no tienen. Y sin los equipamientos correspondientes, porque aumenta la demanda de salud donde ya hay una sobredemanda de colegios, servicios etc. A nosotros no nos preocuparía si empezaran por invertir por edificio construido, un Cesfam, un colegio, y ese es el gran problema.

## **3. ¿Podría jerarquizar las cinco principales problemáticas que dificultan el diálogo directo y vinculante con las autoridades municipales en torno a instancias de participación ciudadana en temas vinculados a problemas urbanos y planificación?**

**TN:** Bueno, hubo cambio de Alcalde hace un año y desde ese tiempo a nosotros nunca más nos convocaron. Por ejemplo había un equipo en torno al diseño del parque Pierre Dubois, donde participaba la Junta de Vecinos que está cerca del parque, nosotros y otras unidades vecinales.

Pero nunca más nos convocaron. Nunca más nos han convocado a reunirnos con EFE pese a que tiene un compromiso no cumplido con esta población, porque destruyeron la única área verde que teníamos acá: un bandejón que tenía áreas verdes y canchas, y que ellos se comprometieron delante de nosotros que lo iban a mejorar. Siendo que nosotros sabemos que se han reunido con el municipio y han ido a ver el sector.

Entonces por supuesto que el problema es que no nos están convocando y tenemos miedo, porque ya sabemos que se ha tocado el tema del Plan Regulador en reuniones y no nos convocan. Entonces por supuesto que nos sentimos aislados. Además que siempre tenemos que estar súper atentos a sabiendas de que las otras juntas de vecinos nos cuenten, porque si no estamos siendo convocados a ninguna reunión que tenga que ver con el desarrollo urbano de la comuna, finalmente va a pasar lo mismo que pasó en instancias donde no hubo participación.

Otro problema que tenemos, es que nosotros no tenemos red directa con el municipio. Antiguamente teníamos un territorial que era de la población y efectuaba una red directa con la junta de vecinos. Entonces antes nuestras demandas como vecinos las canalizábamos a través de esa vía, ahorrándonos toda la vuelta larga de la administración pública. Ahora no tenemos ningún trabajo con el territorial y eso que es de la población. Él no se ha vinculado con nosotros. Entonces no se ve el bien común y el trabajo comunitario.

A nosotros como población y Junta de Vecinos, nos interesa enfrentar los problemas con el municipio. Por ejemplo nosotros seguimos en red en el programa de seguridad, porque nosotros no podemos desconocer la existencia de tráfico y droga. Entonces cómo nosotros vamos a rechazar un programa que nos beneficie.

En esta instancia en particular puede deberse a que siguió la misma gente del programa de la administración anterior a esta. Sin embargo en los otros programas hubo cambio de personal que se acompañó con esta falta de convocatoria.

- 4. ¿Podría jerarquizar los cinco principales desafíos en materia de desarrollo urbano el sector Norte de Pedro Aguirre Cerda y su junta vecinal en particular? Explique la principal:**
- a. Resolver déficit habitacional por allegamiento, migración y nuevos residentes**
  - b. Propiciar el mantenimiento y restauración de viviendas existentes**
  - c. Resolver déficit de áreas verdes y espacio público**
  - d. Resolver estructura vial fragmentada y poco jerarquizada**
  - e. Resolver carencia de conectividad con las comunas vecinas**
  - f. Resolver barrera físico-espacial del proyecto Rancagua Express**
  - g. Resolver incompatibilidad de usos mixtos vivienda-talleres-bodegaje**
  - h. Resolver déficit de actividades productivas generadoras de empleo**
  - i. Estimular actividades terciarias de comercio y servicio en torno al metro**

**TN:** En el caso del sector norte yo creo que lo principal para ellos tiene que ver con el tema de la vivienda. Creo que en esa cuestión ellos están muy preocupados, temiendo que sus barrios dejen de ser barrios y llegue un desarrollo urbano donde empiecen a comprarles sus casas.

Respecto al comercio en ese sector, a ellos los beneficia el tema de la llegada del Metro; que yo que siempre había pasado por ahí he visto surgir nuevos negocios que antes no existían. Entonces creo que ha tenido un mejoramiento importante respecto a nuestra población.

Yo creo que lo que faltaría allí en las calles que dan al Metro, a lo mejor una intervención de Ciclovías en Carlos Valdovinos, porque hay muchos vecinos que se movilizan en bicicleta.

No creo que deba existir desarrollo inmobiliario en altura; o sea solo lo que permita el Plan Regulador que tenemos hoy día. Podría haber porque hay un sector que tiene varios sitios grandes, que son casi todos de empresas.

Los desafíos que enfrenta la población La Victoria, es el déficit de áreas verdes y espacio público, porque al interior de la población no tenemos, ni hay dónde poner, habría que sacar casas, así que lo encuentro difícil. La intervención que se tiene que hacer es un mejoramiento de las viviendas, porque como fueron autoconstrucción, se hicieron con lo que sabía el dueño de casa nomas, sin las normas de construcción que se han establecido con el tema de los terremotos, instalaciones eléctricas, humedad, etc.

Acá en general no existe un problema de usos incompatibles con la vivienda, con usos de pintura, talleres o muebles, porque las casas son tan chicas que eso no te permite instalarte con empresas grandes, sino emprendimos chicos familiares.

En términos de actividades comerciales acá tenemos de todo, es como un pueblo independiente donde se puede encontrar de todo. Y en servicios tenemos cajas vecinas, tenemos escuelas, comisaría, SAPU, consultorio, iglesias.

Ha llegado mucho inmigrante y muy poco espacio donde acogerlo. Lo que están haciendo los vecinos de La Victoria es que se están construyendo casas en segundo piso de material ligero. Entonces ellos están viviendo abajo y arriba están arrendando. Si tú te fijás vas a ver esta proliferación de construcciones de dos pisos nuevas, que no se había visto en años.

Eso nos trae algunas complicaciones principalmente con el tema de las instalaciones sanitarias, ya que esta población fue concebida en sus inicios para que cada vivienda allegara a una familia, pero ahora se está compartiendo con dos o con tres.

Y la otra instalación sensible es la eléctrica, porque ya existen muchos cortes electivos seguidos. No sabemos si es por la responsabilidad de la empresa que tiene que mantener el servicio o por las nuevas construcciones.

Lo claro si es que aquí ha habido calles que han estado tres meses sin luz y eso propicia la delincuencia que antes no existía. Antes no se daba que hubiera robo de casas, porque aquí tu puedes encontrar tráfico y droga, pero aquí adentro de la población no te roban, no te asaltan, ni portonazos.

Son temas que se vienen, aunque hoy ya es constante una condición masiva de hacinamiento. Acá es difícil que en una casa encuentres un matrimonio solo viviendo en la casa, porque se quedan los hijos, los nietos, sobrinos y arriendo.

Nosotros creemos que el censo del 2017 va a arrojar cifras cercanas a los 35.000 habitantes en la población La Victoria, donde hay 3.200 casas. De los cuales creemos 4.000 a 5.000 habitantes son inmigrantes, si es que no es más. Al censo del 2002 éramos cerca de 23.000 habitantes y tras 15 años nosotros creemos que han llegado más de 10.000 habitantes, concentrados en la cuarta parte del territorio norte de la comuna.

Por eso tú ves que en las calles se hace la vida de nuestros vecinos, porque tu casa se te hace chica. Y por eso pasa que no hay delincuencia al interior de la población, porque está toda la gente observando y viviendo fuera de sus casas, donde las calles pasan a ser el espacio público que no se tiene. Y es por eso que esta infraestructura es la más dañada, debido a la frecuencia de su uso, las calles principales y las interiores. Aparte que muchos vecinos trabajan con vehículos pesados: camiones, camionetas, carretones.

**5. En relación al desarrollo urbano que debería alcanzar el sector norte de la comuna, ¿Cuáles son las alternativas que mejor responden a su ideal de desarrollo de actividades productivas, comercio y servicio en el área adscrita a su junta vecinal?**

- a. **Zona mixta residencial – actividades productivas, comercio y servicio de mediana intensidad**
- b. **Zona mixta residencial - comercio y servicio de mediana intensidad**
- c. **Zona mixta residencial - comercio y servicio de baja intensidad**

**TN:** Zona residencial mixta, solo con comercio y servicio, ya que la actividad productiva es incompatible con lo reducida de las viviendas y la cantidad de habitantes.

**6. En relación al desarrollo urbano que debería alcanzar el sector norte de la comuna, ¿Cuáles son las alternativas que mejor responden a su ideal de desarrollo en oferta habitacional en el área adscrita a su junta vecinal? Considerando que el Plan Regulador Comunal vigente establece para la zona de La Victoria PAC1 alturas libres para construcciones aisladas y alturas de 7 metros (2 pisos) para construcciones pareadas o continuas.**

- a. **Zona residencial en altura hasta 5 pisos, con primeros pisos para usos mixtos**
- b. **Zona residencial en altura hasta 5 pisos**
- c. **Zona residencial en altura hasta 2 pisos, con usos mixtos**
- d. **Sin nueva oferta habitacional.**

**TN:** Uso residencial mixto hasta dos pisos según lo que hemos conversado con los vecinos. Respecto de los usos comerciales y de servicio en la población no creo que deba reestructurarse nada, porque cambiaría la esencia de la población si se ordena, porque surgió así.

Los vecinos que tienen locales han construido segundos pisos para vender en el primero y vivir en el segundo, por las restricciones de espacio que presentan las viviendas pequeñas, porque la gente que tiene negocio acá vive también allí. Aquí no se da que el emprendimiento sea de un externo.

En términos de empleo, acá hay una gran cantidad de población, sobre todo el inmigrante, que son empleados de la feria del Mercado de Lo Valledor, porque allí no te exigen papeles o antecedentes. También hay una gran cantidad de vecinos que trabajan en ferias libres y negocios locales que se abastecen del mercado. Y el que no, tiene su empleo fuera de la comuna de los alrededores.

**7. En relación a la participación ciudadana ¿Existe la intención de demandar avances al municipio para actualizar el Plan Regulador Comunal que data de 1991?**

**TN:** Existe la intención de demandar avances al municipio para actualizar el PRC por medio de la junta vecinal, siendo un tema que claramente convoca a los vecinos, porque la gente está preocupada con lo que yo te dije: no quiere quedar aislado por desarrollo inmobiliario en sus bordes. Ante esa preocupación los vecinos se informan y participan, demandan información, se convocan asambleas con mayor frecuencia en todo el sector norte.

Sin embargo hasta el momento no existen demandas concretas por parte de nuestra población, en parte porque como te dije, nosotros no estamos siendo convocados a nada entonces no podemos hacer ninguna demanda, porque no somos considerados.

**8. En relación al desarrollo inmobiliario que han experimento las comunas vecinas a la comuna, según sus consideraciones ¿Qué impide que un inversionista pueda proponer un desarrollo inmobiliario de esa magnitud aquí?**

**TN:** Yo me imagino que el PRC, porque la verdad yo creo que ellos tienen muchas ganas de construir alrededor de la Panamericana, en Carlos Valdovinos. Y también por supuesto la oposición de los vecinos, que se oponen a que se construya edificios, porque son viviendas propias de los barrios de San Miguel, donde son todas más grandes y bonitas, lo que te permite vivir en vecindad estando tan cerca de Santiago.

Porque al final del día el edificio te quita, al vecino que vende una casa y ponen edificio, el perjudicado es el que se queda y pierde el sol, trae más ruido, más autos y una cantidad de cosas con que no tenía quite lidiar antes. Aparte que la comuna ya está constituida por población bastante más adulta mayor, que son los más opuestos a que los espacios los colmen de cosas malas.

Eso significa que el hijo que conforma un nuevo hogar tenga que vivir hacinado hasta que mejoren sus condiciones o puedan ampliar la casa, existiendo poblaciones con terrenos mucho más grandes.

**9. ¿Ha tenido conocimiento de presión inmobiliaria a vecinos de PAC, como producto de la instalación del Metro Línea 6?**

**TN:** Nosotros no, como estamos tan alejados de ello que la verdad que no podría decirte que sí. Pero hay rumores en el entorno del Metro, en Av. Panamericana principalmente, en el barrio la Marina, porque ya los edificios de San Miguel llegaron al borde poniente, entonces es cosa de empezar por ahí y la construcción de edificios estará acá al lado, que es el temor de los vecinos.

### 3.2.6 Entrevista a Juan Rozas

**JR: Juan Rozas, Alcalde Ilustre Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda**

**PA: Paula Aguilar**

1. **¿Podría jerarquizar los cinco principales desafíos en materia de desarrollo urbano que deben ser resueltos en el sector Norte de Pedro Aguirre Cerda?**
  1. Resolver Déficit habitacional por allegamiento, migración y nuevos residentes
  2. Propiciar el mantenimiento y restauración de vivienda existentes
  3. Resolver Déficit de áreas verdes y espacio público
  4. Resolver Estructura vial fragmentada y poco jerarquizada
  5. Resolver Carencia de conectividad con las comunas vecinas
  6. Resolver Barrera físico espacial del proyecto Rancagua Express
  7. Resolver Incompatibilidad de Usos mixtos vivienda-talleres-bodegaje
  8. Resolver Existencia de micro basurales en sitios eriazos y en la vía pública
  9. Resolver Desequilibrios internos de participación ciudadana en cada unidad territorial
  10. Resolver Déficit de actividades productivas generadoras de empleo
  11. Estimular actividades terciarias de comercio y servicio en torno al metro

**JR: Del uno al cinco, la uno la más importante, la cinco la menos importante...**

2. **En relación a esos desafíos ¿Cuál es su visión a corto y mediano plazo en torno al desarrollo urbano del sector Norte de Pedro Aguirre Cerda? ¿Atraer inversión de oferta habitacional? ¿Desarrollo inmobiliario? ¿Atraer inversión de oferta terciaria? ¿Comercios y servicios?**

**JR: Atraer la inversión de ofertas terciarias de comercio y servicio. Es una intención primaria al día de hoy, y todos ves que carecemos de las herramientas, pero entendemos que el metro es un fuerte bono de desarrollo económico también en cuanto a construcción de vivienda.**

Pero nosotros pretendemos a través de la postulación que hicimos al gobierno general para ver los recursos para la modificación de los planos regulador ya... Nuestra primera herramienta que queremos para nosotros poder pensar la comuna, y darle un sentido a la comuna, es a través de la modificación del Plan Regulador, que hoy día estamos regidos por un Plan Regulador Metropolitano y obviamente por las diferentes seccionales que corresponden a diferentes sectores de la comuna que pertenecían a otras comuna primeramente.

Por lo tanto no tenemos un Plan Regulador propio, y la construcción de este plan regulador nos va a generar la herramienta para poder inspeccionar. Todo el mundo lo más que quiere es construir edificios en torno al metro, ¿cierto? Es como la primera medida, pero siento que el desarrollo inmobiliario tiene que ser un desarrollo pensado, regulado. Con las viviendas que nosotros queramos, no las que ellos quieran construir. Por lo tanto, si yo genero un incentivo de inversión en infraestructura o vivienda, lo más probable es que el mercado se desenfoque y terminemos siendo nosotros presa de lo mismo que creamos. Por lo tanto nuestro interés primero es generar comercio asociado y después de eso con tiempo darnos el tiempo necesario y suficiente para que las inmobiliarias hagan lo que nosotros queremos y necesitamos, lo que la gente quiere y necesita, no lo que ellos quieran.

Nosotros no le vamos a entregar en esta comuna, mientras yo sea Alcalde, al mercado la construcción de la comuna. Esta es nuestra comuna, y se hace lo que nosotros queremos, no lo que los grandes capitales quieren, aunque eso nos signifique perder dinero. No tenemos ese problema, hemos vivido muchos años así, 60 años más o menos, podemos vivir unos cuantos años igual.

3. **En relación a la gestión urbana, ¿Qué actores incumbentes en los procesos de financiamiento público-privado son los más relevantes en el sector norte de PAC?. El municipio, el sector privado, el MINVU, líderes sociales, juntas vecinales, organizaciones sociales., EXPLIQUE**

**JR: Lo que pasa es que acá en la realidad los factores incumbentes a los procesos de financiamiento, nosotros no te podría decir que consideramos que haya un actor, porque en definitiva todo lo que nombramos acá, somos todos necesarios, yo los involucro a todos. Hay diferentes niveles de participación por la expertise que cada departamento tiene. Pero por ejemplo cuando nosotros hablamos con las Juntas Vecinales entendemos que las Juntas Vecinales no representan a toda la comuna, al total de los (18:02) normalmente representan bastante poco. Los líderes sociales representan áreas temáticas ¿cierto? Y las**

organizaciones sociales obviamente son (18:10), y por tanto no existe ningún estamento de la comunidad que podamos sentir representativo de toda la comunidad.

Entonces el gran desafío a través del municipio es involucrar. El municipio es el elemento articulador.... Tiene que ser el municipio y la voluntad del concejo municipal ¿cierto? Concejales y Alcalde ¿ya? Pero fundamentalmente es la voluntad de la administración del Alcalde la que decide colocar a disposición de la comunidad la discusión y definición de los grandes temas. Es a través de un proceso participativo en donde logramos convencer a las personas que deben tomar parte del mismo porque va a ser en definitiva lo que nos va a acompañar durante muchos años. Entonces siento que las decisiones tienen que ser de repente... una regular decisión tomada por todos, es mucho mejor que una buena decisión tomada por pocos.

**4. ¿Cuál es su visión respecto a la participación ciudadana en los procesos de desarrollo urbano?. Asociado a modificaciones del plan regulador, nuevos programas de remodelación, localización de las nuevas estaciones de metro.**

**JR:** De gran importancia. Toda vez que este país en un momento se tiende a construir en una oficina y a espaldas de la gente, lo cual va generando un problema permanente de los diferentes procesos que se van instalando. La gente no va sintiendo que las cosas que se van instalando les pertenezca, independientemente que las cosas las encuentren buenas o bonitas o necesarias, no genera sentido de pertenencia, porque nunca han sido parte de las decisiones, pero si son parte de las obligaciones, de las obras que se puedan implementar con financiamiento a través de impuesto.

Por lo tanto el chileno está cansado de que lo pasen por el lado de las decisiones de las grandes cosas que tienen que ver con ellos mismos. Por lo tanto la participación ciudadana es muy relevante para este Alcalde y el desafío es cómo lo hacemos realidad, porque no conozco ninguna autoridad política que no diga que quiere participación ciudadana, el tema es si quiero ir a alguna.

**5. ¿Existe la intención de gestionar avances para actualizar el Plan Regulador Comunal que data de 1991?**

**PA:** Está postulando al financiamiento para iniciar el estudio del nuevo Plan Regulador a través de consultoras ¿cierto?

**JR:** Si... no es intención, hay decisión. Ya está postulad el financiamiento del proceso de la construcción del nuevo Plan Regulador, y obviamente y el compromiso que fue inicialmente un compromiso de campaña, que se ve reflejado en la cuenta pública ¿cierto? Manifestado en concejo que están siendo grabados en vivo y son transmitidos y finalmente comprometido en cada actividad pública que se requiera.

Yo siento que deberíamos... estamos postulando para el proceso en el 2018 al financiamiento. Ahora en octubre hay una línea de financiamiento de gobierno regional y esperamos que nos vaya bien y de ahí empezar con las licitaciones, porque todo esto se puede licitar.

**6. ¿Qué opinión le amerita el proyecto inmobiliario emplazado en el Parque las Moscas en la comuna de Santiago? En relación a ello, en el contexto de la comuna, ¿Qué impide que un inversionista pueda proponer un desarrollo inmobiliario de esa magnitud?**

**JR:** Mi más absoluto rechazo a la implementación de las 3 torres de 15 pisos, que en la actualidad está contemplando 3.200 departamentos de 1 2 3 dormitorios por la misma empresa que construye los ghettos verticales en Estación Central de 2.7 hectáreas. Y calculando a razón de 4 personas por departamento estaríamos pensando que en 2.7 hectáreas se pretende desplazar a 10 mil personas, siendo que en 47,9 hectáreas, que es la población San Joaquín que está al frente del Parque Las Moscas, viven aproximadamente 9 mil personas. O sea estamos hablando de 2.7 a 49, estamos hablando de 20 veces más territorio para la población de San Joaquín y menos población. Además esas 10 mil personas van a desaguar, van a desembocar a Pedro Aguirre Cerda y van a colapsar Pedro Aguirre Cerda en cuanto a lo vial, el alcantarillado, oferta de áreas verdes, colegios, consultorios, ¿cierto? Cesfam y todos los servicios municipales, porque la desconexión que les va a producir con su (24:23) a través de la Ruta 78 les va impedir vivir en Santiago. Y en el fondo igual irán a Pedro Aguirre Cerda. Y en cuanto el punto de vista tributario son permisos, contribuciones, permisos de obras, contribuciones y permisos de circulación que van a ser absolutamente de Santiago, pero nosotros le vamos a tener que hacer la pega a Santiago.

Pero yo conversé, en este aspecto yo quiero resaltar la actitud que ha tenido el Alcalde Felipe Alessandri de Santiago, dueño del terreno en donde él ha manifestado su intención de que allí realmente se haga un parque. Se ha estado en conversaciones con la inmobiliaria y estamos haciendo gestiones a través del



Alcalde Alessandri, quien habla y que está convocando al Alcalde de estación central y Cerrillos para solicitarle al gobierno regional que compre ese terreno y que sea como un parque. Lamentablemente el punto de vista legal, independientemente la forma en que se consiguió el terreno fue en un junio, los plazos estarían vencidos y no habría mucho que alegar por ahí desde lo que se conoce hasta el día de hoy.

Siempre aparece algún recurso legal, pero el colectivo Parque Las Moscas y sus vecinos del sector... son 13 personas muy activos durante muchos años, son unos verdaderos héroes de esta cuestión, han logrado levantar el movimiento y han logrado convocar al Concejo Municipal de Pedro Aguirre Cerda y al Alcalde que los está apoyando. (26:18) Municipalidad de Santiago y su Concejo.

Ahora yo creo que el grave problema es que además ese terreno debió ser nuestro, porque ese terreno siempre fue nuestro de nuestra comuna, si miras un plano se ve absolutamente contra natura ese trozo que nos quitaron. Si ese trozo fuese nuestro yo como Alcalde ya hubiese solicitado el cambio de uso de suelo y lo habría dejado como área verde. Bueno ahí vemos más adelante, pero el incentivo que tiene la constructora el día de hoy es haber comprado ese terreno a muy poca plata.

El otro día calculaba que los departamentos se van a vender a 1.200 1.600 y 20.000 UF creo que son los precios, 1 2 3 dormitorios 1.200 1.600 2.000 UF. Obviamente el gran gancho es tener el Metro a dos cuadras, si no tuviera el Metro ahí, serían departamentos de 800 UF. Entonces sacando la cuenta 3.200 departamentos por 1.600 UF la ganancia son 188 mil millones de pesos, en un terreno que les costó 101 millones de pesos, y sumemos que gasten 100 mil millones de pesos en hacerlos, van a dar 88 mil millones de pesos, ese es el negocio.

Pero a las inmobiliarias no les interesa lo que pasa en la comuna, no les interesa lo que pasa en la ciudad, a las inmobiliarias solo les interesa ganar plata, entonces ahí hay muy poco sentido ético de algunos empresarios de las inmobiliarias, de construir la ciudad que necesitamos, no la que ellos quieren.

No, lo último que supe es que la inmobiliaria es que había presentado una nueva propuesta que ahora si está dentro de la norma ya (28:30) nosotros estamos como Alcalde conversando para ver como ayudamos por otro lado. Ciertamente que podemos hacer también para apoyar los movimientos sociales, porque nosotros estamos del lado del movimiento social. Yo como Alcalde estoy con el movimiento social, yo no quiero ghettos verticales en mi comuna, porque van a estar en mi comuna.

...

**JR:** Yo tengo entendido que en todo el terreno de Pedro Aguirre Cerda, en todo el territorio nosotros no podemos construir más allá de cinco pisos. No... no tenía esa información, nosotros estábamos tranquilos porque no se puede construir altura en PAC y eso va a hacer que aceremos el plano regulador para impedir a través de esa herramienta ¿no cierto? que se nos instale cualquier cosa.

## **7. ¿Podría mencionarme cuales cree usted que son las amenazas y oportunidades generadas por el metro L6?**

**JR:** Bueno, las oportunidades son desarrollo inmobiliario potente, desarrollo comercial potente, una mejoría de plusvalía en el sector alrededor del metro, una mejoría de la infraestructura cercana al metro, áreas verdes etc.

Y las amenazas son obviamente que el mercado maneje el sector o la comuna. Hay las otras oportunidades son que atraes de la edificación, que nuestros jóvenes se puedan quedar en nuestra comuna que el día de hoy tiene que cruzar la panamericana para poder hacerlo.

Entonces si tú me preguntas a mí, a mí me encantaría que a ellos se les hiciera departamentos como corresponden, con los precios que corresponden, con las áreas verdes que corresponden, pero de buen precio. No quiero departamento de 1.000 UF porque en definitiva si yo tengo un muchacho que estudió Ingeniería, Medicina, Derecho, Arquitectura, si se quiere quedar en la comuna va a querer vivir bien, no en un departamento pequeño estándar. Entonces por eso la edificación vial debería ser principalmente para retener a los jóvenes en un sector cerca del metro con bastantes áreas verdes, con el Parque Las Moscas, como parques con conectividad al centro de 5 minutos, 10 minutos, dependiendo del tránsito con conectividad a todas las grandes autopistas.

Entonces esas son las oportunidades. Yo te diría que los riesgos son dos a mi modo de ver: Que la empresa inmobiliaria venga a definir la comuna en la cual nosotros vivimos porque ellos no viven acá. Y la segunda que se genere un despojo a la gente que durante muchos años vivió ahí. A los vecinos que viven ahí no hay que olvidar que ese sector es el sector del zanjón de la aguada, que normalmente se desbordaba ¿no cierto? donde habían muchas poblaciones callampa con las costumbres propias de ellos, con muchos ratones, roedores, mucho sector de basura etc. Y el día de hoy aparece el desarrollo inmobiliario, la posibilidad del Metro, la posibilidad de vivir mejor, Parque La Aguada... Entonces hoy día venden y se tienen que ir a vivir con una cantidad muy mísera de plata a otros sectores, y por qué digo mísera de plata, porque normalmente

ahí va quedando muchas señoras que su marido ha fallecido y lo que uno ve es que los hijos le dicen 'ya po Mamá venda pa que me dé mi parte'. Parte que yo nunca he sabido que le corresponda, porque le va a corresponder en la medida que se muera la Mamá po.

Pero entonces al final de cuenta son terrenos de 10 metros de ancho por 50 de largo que la señora lo puede vender en 100 millones y la señora tiene 8 hijos y cada uno le pide 12 millones y al final le quedan 10 millones de pesos para ella y ella no sabe al final qué hace con esa plata. Después los hijos no la quieren, termina viviendo en un asilo, entonces después de haber vivido todo el subdesarrollo del sector, ahora que viene el desarrollo y se tienen que ir, y más encima sin nada. Entonces ese es uno de los grandes riesgos, que tenemos que cuidar a nuestros adultos mayores.

...

**JR:** No, no sabes lo que pasa es que si tú compras 4 terrenos te quedan 40 o 50... ¿Cuánto necesitas? Ya, compras 8, cuatro aquí, cuatro acá. O sea te queda 40 x 100, media hectárea ¿cierto? Lo que to propongo es lo siguiente: que vendas pero en el contrato de venta le den un departamento en la torre que se va a hacer, y no tiene por ser social, porque ellos van a hacer en esos 5.000 metros cuadrados ellos van a hacer 100 departamentos por decirte una cosa, y son 10 personas elegidas, son 10 personas que van a quedar con departamento y ellos lo venden en 90.

Pero cómo dejamos a la gente nuestra, te das cuentas y si hay gastos comunes permanentes. Entonces cómo los protegemos. A lo mejor que vendan un poquito más barato, pero se quedan igual con un departamento y se quedan con una platita. Te das cuenta que todo se puede hacer, pero hay que tener voluntad.

...

**JR:** Bueno pero si nosotros tenemos nuestro Plan Regulador yo tendré que conversar con ellos, porque en el fondo el MINVO no puede hacer cosas si yo no me entero por ti.

Primero lo que te quiero decir es lo siguiente: PAC está absolutamente colapsado, no tiene espacio ¿correcto? Lamentablemente esto es como el Metro o el ascensor, si caben 10 no caben 20, llega un momento en el que hay que cerrar y decir que no, porque si no al final esto se transforma en un callamperio. Nosotros tenemos que tratar de promover que se viva bien. El día de hoy está el Parque Bicentenario que está al lado de PAC. Ahí hay espacio de construcción, no podemos seguir sobrecargando la infraestructura. Yo comparto ese modelo que tú planteas integrado porque yo creo que es la forma correcta de vivir, es la forma en la que los países europeos lo hacen, lo cual va generando inmediatamente que la desigualdad se vaya aminorando, porque en el fondo coexisten diferentes modelos de personas.

De repente a lo mejor tenemos un arquitecto al lado de un cajero del Metro, el día de hoy la comuna está absolutamente segregada por estrato socioeconómico, por lo tanto es una de las formas de caminar hacia las igualdades a través de la construcción. Yo estoy de acuerdo con eso, el problema está en que nosotros no tenemos tanto espacio para realizar en eso, y la verdad de las cosas es que si nos da el espacio en esa franja que tú dices, bienvenido. Pero al final de cuentas lo que va a seguir pasando es que nuestros cabros se nos van a seguir yendo.

Entonces la gente de PAC tiene cariño por PAC. Hay un sentimiento de identidad propia. Yo soy de la PAC, independientemente que los estigmaticen de otros lados, a nosotros nos gusta nuestra comuna. No es la comuna que queremos, pero sí la queremos. Entonces el sentido de pertenencia, lo que yo no quiero es que siga habiendo un nexo de mis cabros de mis jóvenes, de los cabros que se criaron en esta comuna. Porque mientras no pasen por lo menos unos 15 años más, se van a tener que seguir yendo, porque los papás no se mueren, afortunadamente no se mueren.

Yo quiero que los cabros chicos míos permanezcan en la comuna, no tengo problema que sea un sector integrado ¿cierto? Lo que no quiero es que gente de otras comunas vengan a vivir a mi comuna y mi gente se tenga que ir a otros lados. Yo soy absolutamente localista, yo quiero que mi gente quiera vivir acá. Yo no estoy para solucionarles los problemas a otras comunas, porque yo tengo suficientes problemas con los míos.

#### **8. ¿Cuál es su visión a corto y mediano plazo en torno a las transformaciones urbanas que experimentará el sector norte de PAC tras la localización de las nuevas estaciones de Metro? Constituir un subcentro intermodal? Metro-tren- bus?**

**JR:** Fundamentalmente lo que te dije construcción en altura, con una infraestructura verde adecuada, exigir que se hagan todas las inversiones necesarias en alcantarillado, porque normalmente tienden a que no pongan plata que se ahorran. Ellos no se enamoran del proyecto que hacen, ellos se enamoran del dinero, qué ganan entonces. Por lo tanto evidentemente mientras ellos sigan mostrando esa misma actitud yo no voy a tener ninguna consideración con ellos, ninguna, cero.

Cuando ellos estén enamorados de lo que hacen, como nosotros que estamos enamorados de lo que hacemos podemos conversar. Por tanto exigir que se haga todo lo que se tiene que hacer en infraestructura vial, en alcantarillado etc. Para que el sector crezca y crezca desde una política pública, no solamente desde el interés individual de cada uno de los vecinos. Y para eso tenemos que estar convencidos que el proyecto que van a hacer es mejor.

Obviamente yo siento que ese sector es súper privilegiado respecto de la conectividad que tiene por lo tanto ahí hay una oportunidad que tenemos que mirar desde el mundo público, de cómo el mercado Lo Valledor que está al frente, que tiene un terreno muy grande, eventualmente tenemos la posibilidad de sentarnos a conversar y construir lo que más le conviene a la comuna. Pueden construir edificios porque el terreno es de ellos, una cantidad importante de terreno es de ellos, una cantidad importante, muy importante pueden hacer un mall.

Entonces en tiempo más van a llegar 80 mil personas a Cerrillos, gente de buen estándar, ese sector tiene mucha conectividad, el Metro llega al frente, por lo tanto lo que haga o no se haga.

Mira lo que yo el otro día pensaba, y por qué no hacemos un mall y arriba del mall hacemos edificios, que los primeros dos pisos sean mall y hacia arriba sean edificios. Pueden ser las dos cosas al mismo tiempo. Eso es una decisión privada porque esos terrenos son del mercado de Lo Valledor, no son nuestros, pero yo creo que ese va a ser un gran polo de desarrollo de la comuna además del polo que tenemos acá, en el Núcleo Ochagavía que cada vez crece más comercialmente.

**9. ¿Ha percibido o tiene conocimiento de presión inmobiliaria a vecinos de PAC, como producto de la instalación del Metro Línea 6?**

**JR:** He conocido de algunas personas que andan ofreciendo comprar terreno.

**10. ¿Cree usted que la gestión urbana del gobierno central está incidiendo en la activación del mercado de suelo y la renovación urbana del sector norte de PAC, tras la localización de metro, el proyecto Rancagua Express, autopista Costanera Central, Núcleo Empresarial Ochagavía, Parque la Aguada, Corredor Transantiago Departamental, entre otras inversiones?**

**JR:** El Núcleo Ochagavía no tiene nada que ver porque es una inversión privada. El Núcleo Ochagavía era del Ministerio de Salud, y el Ministerio de Salud se lo vendió hace muchos años a una constructora, muchos años atrás, y esa constructora se lo vendió a otra constructora, etc.

Por lo tanto el Núcleo sale, obviamente hay todo lo que tú me manifiestas, una inversión de nivel nacional de los diferentes, como se llama, de las diferentes carteras de gobierno que impacta positivamente obviamente en la comuna y en su desarrollo. O sea esta comuna tiene una situación geográfica privilegiada, nosotros tomamos el auto y tres minutos sin taco salimos a la 78 y nos podemos ir a la playa. Estamos a cinco minutos de Vespucio, estamos a dos minutos de la Autopista Central, estamos a 5 u 8 minutos de General Velásquez. Por lo tanto estamos rodeados de las grandes autopistas, todas pasan por acá casi.

Por tanto esa conectividad nos genera bastantes beneficios y bastante interés desde el punto de vista de los inmobiliarios. Si las constructoras con lo que van a chocar es con mi firme voluntad de no entregarle la comuna, que tienen un grave problema conmigo, que no me van a poder comprar, o sea a mí no me interesa la plata, están fritos en ese sentido.

No es que esté mandando un mensaje, te estoy contando a ti que está quedando grabado, tú que eres estudiante y que todavía tienes ideales. El problema de los profesionales es que cuando empiezan a ganar plata se le olvidan los ideales, y se transforman en otra cosa, pero como te digo, tienen graves problemas porque conmigo no van a poder negociar nada.

De hecho ya han venido, te cuento, algunas personas que vienen acá les decimos que no. Te hacemos cambios en las iluminarias, nosotros no te queremos presionar, pero podemos ofrecer una cancha para la comunidad, porque saben que a mí no me pueden ¿me entiendes?

Yo voy a estar 4 años pero yo me voy a ir con la frente en alto, así que po eso, las inmobiliarias tienen muchos problemas conmigo en ese sentido. Y te digo que igual lo que tú planteas sí po; ha incidido positivamente en la geo-ubicación estratégica que tiene esta comuna que va a ser muy mirada ahora con el Metro.

**11. ¿Recomendaría a algún otro actor relevante que pudiera proporcionar información importante al respecto?**

**JR:** Sí, mira yo creo que si es que tienes el tiempo de dártelo, una persona que va a hacer muy tocada por esta cuestión podría ser Don Víctor Cornejo. Tendrías que ver si te recibe o no. Él es el Presidente del Mercado de Lo Valledor. Es un empresario que vivió en la comuna, se desarrolló acá, quiere mucho a la comuna. Eventualmente una visión empresarial interesante sería Don Hernán Risomi, si es que él te quiere recibir, que él es el dueño de este Núcleo.

### 3.2.7 Entrevista a Luis Eduardo Bresciani

**LB: Luis Eduardo Bresciani, Presidente del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano**

**PA: Paula Aguilar**

**PA:** En relación a las transformaciones urbanas que vienen a raíz del metro de la Línea 6 y tomé como caso de estudios PAC. Que a su vez su plan regulador está desactualizado viene de la fusión de los municipios del 91. Además tienen problemáticas estructurales muy grandes PAC, mucho nivel de hacinamiento y está finalmente todo el territorio saturado, no hay sitio erizado para densificar, entonces el Plan Regulador, el que existe da libertad de edificación, los predios son muy pequeños. Finalmente el desarrollo inmobiliario no se da porque no había una gestión de una Egis que haga fusión de predios entonces tienen estancado el desarrollo inmobiliario.

Mi propuesta es un plan estratégico de subcentralidad en torno al Metro que se materializaría con un plan seccional y un plan maestro para dar las directrices de diseño y seccional para las cosas normativas y en torno a la planificación urbana integrada. Para eso me baso en dar cumplimiento a la política nacional desarrollo urbano que dice que debería conducir a la planificación urbana integrada.

En relación al enfoque integrado que debería garantizar la planificación urbana cuál cree usted que es la dimensión entre ordenamiento gestión e inversión más difícil de implementar en la formulación implementación y seguimiento de intervenciones urbanas según las falencias que presenta el desarrollo urbano en Chile.

**LB:** Una cosa es la dificultad respecto a la factibilidad económica y otra es la factibilidad de disponibilidad instrumentos, es decir la factibilidad legal. Desde el punto de vista de la factibilidad económica siempre se hay inversiones en infraestructura calificar a largo plazo y con un plan vinculante siempre es algo que es difícil, dado que los instrumentos de planificación de inversiones no garantizan gastos públicos a largo plazo. Por lo tanto hoy existen especialmente a partir de la aprobación de la Ley de Aporte espacio público del 2016, un plan de movilidad de espacio público vinculante que puede ser aprobado por el municipio. Pero obviamente por ahora ese instrumento depende de que exista desarrollo inmobiliario que aporte. Si no existe el desarrollo inmobiliario, el gasto público no es garantizable, con lo cual en términos de factibilidad de implementar un plan, especialmente en las obras de infraestructura, presenta un tema crítico respecto al diseño de ese plan, porque hay que tener la capacidad de planificar las obras que se requieren y las inversiones que se requieren, sino también de poder programar en el tiempo la disponibilidad de recursos. Eso implica estudiar cual es el flujo de inversión pública posible a la cual postular y el flujo de inversión privada. Eso implica más gasto pero esencialmente lo que más plantea es una dimensión de estudios. Recursos públicos existen y recursos privados también a partir de la ley de aporte, pero implica que cualquier plan de este tipo va a tener que hacer una programación adecuada de sus inversiones para coincidir con los flujos de inversiones públicos y privadas que puedan existir en el tiempo

**PA:** Para eso son los PROT. La Política Regional de Ordenamiento Territorial baja en un plan de inversión por regional.

**LB:** No tiene injerencia en temas urbanos, son solo a nivel de inversiones estructura. A escala urbana el único instrumento vinculante legalmente es el plan de movilidad de espacio público que está establecido en la Ley de Aporte al espacio público del 2016. Los otros son gastos públicos normales a través de programas de estado tanto de recuperación de barrios, vialidad, inversiones a espacio públicos, las distintas carteras de ministerios en función de disponibilidad de recursos.

Si bien existen las líneas presupuestarias a nivel del estado o nivel de tipo de planes privados como la Ley de Aporte para poder financiar un plan de infraestructura o espacio público, buscar un mejoramiento de un barrio a partir de la llegada del metro que haga que el desarrollo se traduzca en mejoras en el entorno requiere un esfuerzo especial. Requiere de estudios que permitan programar, sincronizar bien la programación de las inversiones con la disponibilidad de recursos en el tiempo y por lo tanto los recursos existen pero requieren una mayor programación.

Y segundo está la factibilidad legal. Existen tres tipos de categorías de instrumentos públicos cuando uno está pensando en un plan maestro integral. Uno es el normativo, en el cual Chile tiene un marco normativo disponible, no solamente existen los planes reguladores sino que también los planes seccionales y también con las modificaciones que se introdujeron el año pasado, incluso tú también puedes establecer normativamente guías de diseño de espacio público y arquitectura. Por lo tanto en los temas de lo normativo las herramientas legales para regular el desarrollo inmobiliario en términos normativos existen.

En términos de inversión también pero más débil. Está establecido por ley del año pasado pero es solo financiado por aportes privados, se requiere establecer y ahí hay una debilidad que ese tipo de planes de inversiones también sean vinculantes para la inversión pública.

Y el tercer tipo de instrumentos de gestión, de transportes o de suelo, la posibilidad de tener de un plan de expropiación, de compra de suelo, poder utilizar y sincronizar con la planificación instrumentos de carácter fiscal como los impuestos. Los instrumentos de gestión como económicos, como lo de impuestos, de concesión, los instrumentos de subsidios, todo lo instrumentos de gestión económico o de servicios no están bien vinculados con el desarrollo urbano, por lo tanto en esa tercera categoría de instrumentos necesarios el sistema chileno es súper débil, o sea los instrumentos de gestión económicos no están vinculados a la planificación, no hay manera de garantizar en el plan seccional o plan maestro a un distrito "x" que vinculadamente a ese plan existan subsidios, existan instrumentos económicos de tipo tributario, impuestos, cobros, etc. Existan instrumentos de gestión de suelo expropiación, derecho de tanteo y retracto capacidad del Estado de intervenir del mercado de suelo o por ejemplo instrumentos de carácter de transporte. Todos los instrumentos de carácter de gestión no están hoy considerados en la parte de planificación urbano esa es una parte que debilita la planificación integrada.

**PA:** La Ley de Transparencia al mercado de suelo vendría a reforzar un poco ese ámbito

**LB:** En parte es una solución. La Ley de Transparencia de Mercado suelo introduce la idea de Imagen Objetivo, es algo bueno porque permite una imagen general de la cual colgar los otros instrumentos, como lo es la participación ciudadana anticipada. Pero los instrumentos de carácter tributario que se están estableciendo en esa ley y que se vinculan a la planificación urbana son solamente aquellos que están asociados con el cambio de los límites urbanos.

Por lo tanto para el caso particular que tú estás abordando no se aplica. El concejo particularmente yo cuando me invitan al senado, cuando hablo de este tema, hemos planteado que esa misma lógica que se aplica a los límites urbanos debe aplicar al interior de la ciudad. Por ejemplo cuando llega el Metro, o por ejemplo cuando cambia el plan regulador, permite construir más y densificar. Sabemos que la inversión en infraestructura y transporte genera un aumento importante en plusvalía y eso debiera ser recuperado por parte del Estado por instrumentos tributarios específicos para esas zonas. Y eso no lo aborda la Ley de Transparencia de Mercado, solo se concentró en el tema de interurbano.

Aunque pudieran haber unos cambios pero se está discutiendo el tema de actualizaciones más periódicas a las contribuciones podría ayudar el tema de las contribuciones se aplica directamente a los propietarios, lo cual termina siendo un castigo en zonas vulnerable subirle las contribuciones a PAC están exentos de contribuciones por el valor de su vivienda. Por lo tanto la actualización periódica en el sistema de contribuciones que permite recuperar la plusvalía funciona súper bien en zonas que pagan sus contribuciones pero no funcionan que están exentas más bien en zonas de esta en venta de terreno, cuando alguien vende un terreno a esa zona, cuando una inmobiliaria entra al lugar y compra varios terreno y los fusiona para eventualmente aprovechar las ventajas del metro ahí en ese proceso debería haber un instrumento tributario que debiera recuperar parte de ese... y que lo canalizara a la misma zona, no solamente al estado sino que esos mismos recursos fueran a parar al mejoramiento del área. Por lo tanto ganan todos, ganan los vecinos por que la plata se reinvierte en la zona, gana los inmobiliarios porque de alguna forma al mejorar la zona les mejoran sus proyectos y gana el estado por la inversión que se hizo en el metro la recupera.

**PA:** En torno el enfoque integrado que debería garantizar la regulación conjunta entre construcción, sistema de transporte, sistemas naturales, red vial y de servicios que condiciones deberían darse para la implantación de una planificación urbana integrada.

**LB:** Tres condiciones básicas podríamos mencionar reforzar unos instrumentos que no son vinculantes a la planificación, las dos más importantes para que sea planificación integrada, la primera es que haya un solo plan, un solo plan objetivo, un solo plan maestro de ciudad, bajo el cual se sincronicen los distintos instrumentos. Hoy no existe obligación que haya inversión de infraestructura, los planes de infraestructura, la inversiones de transporte los planes de viviendas, los planes reguladores estén sincronizado bajo una misma visión no existe. Por eso tienden a des sincronizarse en el tiempo, al tener objetivos contradictorios. Entonces la primera condición es que haya instrumentos que sirvan como un paraguas vinculante o consistente con todo el mundo. Por lo tanto le hemos llamado en el concejo a esto plan director o podría llamarse Imagen Objetivo que es aquello que la comunidad discute, esa visión de ciudad bajo el cual todos los instrumentos se deben sincronizar. Y por lo tanto ese instrumento general llamado Imagen Objetivo es vinculante a su imagen respecto de la ciudad a todos los otros instrumentos públicos que pueden ir separados, que pueden aprobarse en distintas etapas pero que tienen que ser consistentes con este plan general.

Y la segunda condición para que haya planificación urbana integrada es que la construcción del plan y la aprobación del instrumento tienen que estar en manos de una sola autoridad. Cuando existe dispersión o fragmentación de autoridades, sectores límites, como el caso del ministerio o distintos niveles que compiten entre ellos, es imposible tener una sola visión y solo cargo.

Entonces la tercera condición es que solo haya una sola autoridad política a cargo del plan y haya solo una unidad bajo esa autoridad política a cargo de la planificación. No puede haber distintas unidades planificando en forma simultánea o distintas autoridades tomando decisiones de planificación en forma simultánea sobre un mismo territorio. Tiene que liderar un político único y capacidad técnica concentrada. Y por eso es que en el área metropolitana es fundamental que todos los instrumentos de planificación, aparte de estar sincronizados, dependan de una sola autoridad, en este caso un gobernador metropolitano, que es el debate que hay en la ley de centralización y en el caso de las ciudades que no lo son y las comunas que obviamente todos esos instrumentos dependan del municipio. En el caso municipal ya existe una autoridad única, no hay problema, no se requiere crear una ley para cambiar las autoridades; en el caso metropolitano no.

El problema municipal es que los alcaldes no tienen bajo su control todos los instrumentos, solo manejan algunos de esos instrumentos, entonces la condición es una visión general instrumentos operativos de gestión y una sola autoridad a cargo. A nivel local y metropolitano una figura que integre las facultades que están dispersas entre los ministerios y los gobernadores

**PA:** En relación a las propuestas de formular un plan director de ciudad que den cumplimiento al enfoque integrado de la planificación urbana, ¿Qué condiciones deberían darse para dar paso a la integración efectiva? ¿Qué pasos se han dado al respecto de este objetivo?

**LB:** Este es un tema legal. Para que exista un instrumento vinculante con los distintos instrumentos operativos... un plan director que esté en una ley, hoy no existe en la OGUC el concepto de un plan director de ciudad, no existe ese concepto y menos que ese plan sea vinculante con todos estos instrumentos mencionados.

Qué pasos se han dado. Se requiere legislar, se requieren cambios en la ley de OGUC y pasar de una ley de tipo normativo y regulatorio a una ley de diseño urbano integral. Qué cambios se han dado de mi punto de vista, tibio aún la propuesta de crear Imagen Objetivo en el proyecto de ley transparencia de mercado. Es un primer paso para crear un instrumento que es anterior a la norma, al plan normativo, y por lo tanto es un avance la idea de crear un concepto de lo que debate la comunidad respecto a la ciudad que quiere y que ese instrumento público es vinculante con un plan normativo, nos parece un tremendo avance respecto a la discusión. Su dificultad es que es solamente vinculante a lo normativo y lo que debiera ser el siguiente avance ese instrumento plan director sea vinculante con la inversión y con la gestión.

También ayuda el plan director es que el plan de movilidad y espacios público como nuevo instrumento si bien es un instrumento distinto al plan regulador y no tiene una visión común la ley si estableció tiene que estar basada en el plan regulador aunque no exista una visión común ya existe una cadena es decir el plan de inversiones y espacios públicos tiene que ser consistente con el plan regulador y el plan regulador tiene que ser consistente con la imagen objetivo por lo menos ya existe un atibio con las nuevas normas de que existe una consistencia entre imagen objetivo plan regulador y plan de inversiones y eso es un tremendo avance también.

**PA:** Existen avances en materia que en coordinación con el MINVU hayan dado paso a planes directores de ciudad, que referencias tienen

**LB:** Hasta ahora para tener un plan director de ciudad se requiere que haya distintos instrumentos públicos sincronizados en un plan en una ciudad. Las leyes dentro se están recién dictando dentro de los planes de movilidad e infraestructuras, van a empezar a ser vigentes el 2019 y la ley de transparencia de mercado todavía ni siquiera ha sido aprobada en términos legales, no.

Pero si existen experiencias previas ninguna de estas leyes hubiera sido posible ser dictadas de planificación integradas a través de coordinación lo cual no es la mejor manera uno la vinculación legal es más fuerte pero por lo menos la coordinación en eso existe una historia larga de la década de los noventa con los planes maestros para los proyectos urbanos integrados que desarrollo el estado para la rivera norte, Cerrillos y Copiapó hay una serie de planes maestros en terreno del estado por lo tanto ahí hubo sincronizar inversión público aquí no hubo remuneración sobre un territorio compuesto por otros propietarios que data de mediados de la década de los noventa y que ha permitido un cierto aprendizaje de combinar planificación urbana con inversión pública y subsidio rivera norte es el caso más emblemático y cerrillos podría ser y con el lado privado existen algunos avances tímidos que la ley le dé un aporte un marco regulatorio más sólido que el desarrollo urbano condicionado son privados que desarrollan planes maestros que combinan normativa con infraestructura con vivienda existe por los últimos 20 años la experiencia del sector privado y público de planes maestros. Y además de dos experiencias prácticas que lo ideal es que fuera una que uno regulara también el sector privado existe también una serie de carácter de planificación que no han sido vinculante que han ayudado a ser bases conceptuales todos los planes maestros de reconstrucción a partir del 2010 tienen la visión de combinar distintos instrumentos hemos desarrollado en varias de las ciudades que se han sometido al proyecto de todos los planes maestros del programa quiero mi barrio que son aprobado por la comunidad para intervenir un barrio vulnerable todos pertenecen a un aprendizaje que si bien no son

vinculante se han permitido construir metodología a distintos niveles y escala algunos a escala metropolitana cerrillos, rivera norte o algunos a escala más local como quiero mi barrio, o a escala de coordinación de inversiones como los de reconstrucción. Experiencias metodológicas de prácticas de procesos participativos existen. Y sobre eso se han construido los concesos que hoy permiten la planificación urbana integrada pero en el marco legal no existen muchos de estos instrumentos son meramente voluntarios lo cual en el sistema público sabemos que funciona mal.

**PA:** En relación a la definición e implementación de proyectos urbanos integrados sabe usted cuales son los avances al respecto

**LB:** El Estado en los últimos años se ha involucrado poco en proyecto urbano integrales fueron una estrategia de desarrollo urbano por parte del estado en que su máxima expresión última fue el portal bicentenario que por temas legales ha tenido un avance lento pero en materia de proyecto yo diría que los dos avance interesantes el primero de la creación del modelo de barrio integrado es decir cuando la intervención por parte del estado en terrenos públicos en diseño de barrios con mixtura de social programa que parte más bien tímidamente con subsidios hacia el sector privado por el 2009 pero que en los últimos 4 años se ha considerado fuerte a través del MINVU comprando suelos y desarrollando barrios integrados por lo tanto esa es el primer avance interesante respecto al estado interviniendo en el mercado de suelo y desarrollando proyecto integrales a escala de barrios. Y a escala de ciudad los avances han sido más tímidos pero ha habido un proceso de aprendizaje con portal bicentenario que ha permitido integrar modelos de gestión con todas las pruebas y errores en los últimos 10 -15 años yo diría que esos son los aprendizajes de cerrillos y el avance sustantivo integración social que ha generado esta línea de intervención de proyectos públicos que ha hecho el MINVU.

**PA:** Pero estos barrios integrados quedan a la voluntad política del MINVU.

**LB:** Sí, son proyectos urbanos integrales 100 % estatales dependen la capacidad del estado de comprar suelos y la capacidad del estado diseñar proyectos integrales con las comunidades por lo tanto no existe si un inversionista privado quiere desarrollar un proyecto urbano integral hoy los instrumentos para que la iniciativa privada quiera hacer lo mismo no existe son puros instrumentos de la capacidad directa del estado de ahí que la planificación urbana integrada debe ser fortalecida dado que ningún municipio podría hacer eso hoy y ningún privado asociándose con un municipio podría hacer eso hoy por ejemplo cuando en la década del 60 cuando se hizo a través de la Corvu cuando se asociaba con empresas privadas o con un municipio hoy depende 100% de la disponibilidad presupuestaria que tenga Serviu. Lo mismo pasa con cerrillos

**PA:** En torno a la inversión pública que aumenta la cobertura de transporte público incrementando el número líneas de metro y localizando nuevas estaciones en áreas antes sin cobertura ¿cree usted que hay que plantear la formulación de planos urbanos integrados que permitan regular y anticipar las dinámicas del mercado de suelo que experimentaran estas áreas?

**LB:** Por supuesto, una de las condiciones básicas de la planificación urbana integrada es que el principal detonador esencialmente es el transporte.



### 3.2.8 Entrevista a Manuel Praderos

**MP: Manuel Praderos, Asesor Consultora Habiterra S.A.**

**PA: Paula Aguilar**

**PA:** Me dijeron que ustedes quizás iban a hacer el estudio de Zonas de Integración en Pedro Aguirre Cerda...

**MP:** Sí, de hecho estamos desarrollando todavía ese estudio. Éste es un estudio que llamó al Ministerio de Vivienda y que tiene que ver con generar los antecedentes para decretar Zonas de Integración Urbana. Ahora ¿cuál es la lógica de este estudio? Es que se está avanzando a nivel legislativo en proponer algunas Leyes que tengan que ver con Integración Social. Dentro de esa agenda, que tiene que ver con algo legal el Minvu también está avanzando con una agenda que es reglamentaria. Entonces en eso es lo que ellos hoy día están trabajando; en una propuesta de modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción.

Esa propuesta de decreto justamente lo que busca es entregar todo el procedimiento y el marco para la definición de Zonas de Integración Urbanas. Entonces define un mecanismo donde se establece quién es el encargado de decretar esta zona, dice que van a hacer las Seremis de Vivienda y que; para poder decretarse tienen que cumplir en primer lugar algunas condiciones. De 6 características tienen que cumplirse a lo menos 4 para potencialmente hacer un sector que sería una zona de Integración Urbana.

En la práctica eso en que se traduce en que dentro de la zona que tú decretes se establecen dos tipos de situaciones: una es que tú estableces incentivos a las normas urbanísticas y además tienes que establecer la definición de los porcentajes y las cuotas de vivienda social que quieres que se logren; qué son vivienda social para estratos más bajos y para estratos medios, o sea, como todo el abanico de vivienda subsidiada. Como decreto se establece un porcentaje de unidades que puedan ser sujeto de subsidio, para adquisición o arriendo.

Hoy día el Ministerio está trabajando con programas de entrega de vivienda que son desde los estratos más bajos y programas donde entrega un subsidio del que una parte del financiamiento total, que en general son para sectores medios; más los subsidios de arriendo. El mecanismo no llega a fijar un porcentaje de vivienda, no llega a ese nivel de detalle. La propuesta a lo que va es a decir que si usted tiene un proyecto de 100 unidades, de esas 100 unidades al menos un 10% tiene que ser para los estratos más bajos; y al menos el 40% tiene que ser de vivienda subsidiada; eso se establece como mínimo. Pero uno puede llegar a establecer que ese porcentaje sea mayor para alcanzar cierto equilibrio.

El Ministerio planteó esa idea y este estudio lo llamó para poder aplicar esta normativa que hoy es como piloto, porque de hecho esa propuesta de modificación todavía no está aprobada. Entonces para ir trabajando en paralelo se planteó en 2 comunas principalmente, Pedro Aguirre Cerda y en San Joaquín, entonces ahí metodológicamente el estudio consta de tres etapas. La primera etapa había que hacer toda la evaluación del cumplimiento de características en las dos comunas. En la segunda etapa tenías que hacer una etapa de zonas integración urbana y en la tercera ya venía como una evaluación económica de las alternativas que se podrían implementar ahí; que por una parte lo que se busca es evaluar la rentabilidad económica de un proyecto de estas características, para tener la certeza de lo que tú estás incrementando en Norma, que las cuotas que estás exigiendo de vivienda social, efectivamente son materializables en la realidad. Haciendo una valoración económica del proyecto, ese es el marco de desarrollo del estudio. La fórmula que se busca establecer, es lograr equilibrar el costo de destinar una cantidad de unidades, dentro de tu proyecto, que van a ser subsidiadas y allí principalmente la moneda de cambio respecto a eso, es que tú tienes un incentivo de norma.

Entonces el instrumento permite que en una zona donde la densidad máxima es 350 habitantes por hectáreas, usted podría llegar a 450-500, dependiendo de lo que uno defina y sólo va a poder llegar este incremento, en la medida en que se entregue esta otra contraprestación, de considerar una cuota de vivienda social. Los proyectos que se siguen haciendo por la vía 100% privadas, siguen con las normas del Plan Regulador tal como están, pero aquellos que opten por este régimen especial, acceden también a este beneficio en normas urbanísticas. La idea es que uno logre evaluar ese incremento y lograr saber cuánto es la incidencia económica que tiene dentro del proyecto. Por eso la lógica es evaluar la rentabilidad económica del proyecto.

Esto de alguna forma es como una modificación del Plan Regulador, pero que principalmente tiene un componente que establece un incremento de norma y establece exigencias en términos de porcentaje de vivienda social. El principal objetivo de esto es crear una herramienta que vas a tener que considerar y también establece una cantidad de tiempo, tampoco es una cosa que dure eternamente, tú dices ya vamos a definir esta zona de integración urbana y esto va a durar aproximadamente 10 años. Terminado los 10 años las normas del Plan Regulador, siguen siendo las que venían de antes, si se cambia el plan regulador, obviamente también queda sin efecto esto.Cuál es el objetivo principal que tiene esto y que de hecho hoy

día el gran problema que existe, es que al Estado le cuesta o resulta complejo capturar plusvalía de ciertos sectores de la ciudad, entonces el Estado invierte, por ejemplo, en transporte, invierte en equipamiento, en áreas verdes, hay grandes sectores que se ven beneficiados, pero el Estado no logra hacerse parte de eso, porque finalmente los procesos de modificación de los instrumentos duran tanto tiempo en general que una vez que tú llegaste con la Norma ya está todo consolidado; ya están todos los terrenos comprados, hay anteproyectos aprobados.

Entonces ¿cuál es el principal objetivo de esto? Es crear una herramienta que permita que el Estado localice viviendas subsidiadas en sectores bien localizados de la ciudad, bien dotados de equipamiento través de un procedimiento más expedito que no implique una modificación larga al Plan Regulador.

En la primera etapa del estudio, teníamos que revisar por una parte; cómo se cumplía todo el tema de equipamiento, de distancia a los medios de transporte público que en verdad ambas comunas andaba muy bien, tenían sectores muy bien localizados. Pero el otro tema importante de analizar es que cómo en esencia ésta es una herramienta que establece incentivo a la norma urbanística. El principio como base es que esa Norma hoy día en primer lugar esté fijada, que exista la Norma, y en segundo lugar que sea una norma baja, porque sino no tiene mucho sentido. Si hoy día el Plan Regulador te permite 3.000 habitantes por hectárea, es bien difícil que una herramienta de estas funciones, porque ya tiene un techo muy alto y es la situación con que nos encontramos en Pedro Aguirre Cerda.

En los sectores que a nosotros nos pidieron analizar, porque además no era en toda la comuna eran sectores puntuales, estaba definido como un pre polígono un área de interés. Ese polígono que analizamos era el sector norte de la comuna de Pedro Aguirre Cerda, un sector muy cerca donde estaban los Metros y todos esos sectores. Pero resulta que el problema con que nos encontramos en Pedro Aguirre Cerda era que, siendo sectores muy bien localizados justamente el problema es la base normativa, porque el Plan Regulador hoy día en esas zonas al menos, no tenía ni límite de altura, ni tampoco tenía el límite de densidad, entonces no era posible pensar en un incremento que hoy día la norma ya es Libre.

Las zonas que regían se llaman PAC 3, no estaba fijada ni la altura máxima, ni la densidad y la constructibilidad era relativamente media o baja. Pero ésta a través de otros mecanismos se puede incrementar, entonces sólo se propuso avanzar en el polígono para San Joaquín y no para Pedro Aguirre Cerda.

Los resultados investigados fueron un hecho de preocupación y discusión con la gente del ministerio, porque el mecanismo no se pudo implementar en Pedro Aguirre Cerda y lo lógico sería que la municipalidad actualice rápido su Plan Regulador. Está el riesgo de perder toda esa opción de integración en esos sectores, porque el Plan Regulador es bien permisivo.

En el estudio fue motivo de discusión, porque si la norma hubiera sido permisiva, se podrían haber desarrollado proyectos, a continuación del mismo eje con la comuna de San Miguel y San Joaquín, donde se están desarrollando la mayor cantidad de proyectos, y donde existiendo ventajas comparativas mayores con respecto a Pedro Aguirre Cerda, siendo más atractivas para la localización de proyectos, porque comparativamente las normativas eran bien parecidas, tenía lo mismos vacíos de norma, tampoco tenía límite de altura, tenía densidades altas, entonces al parecer sólo porque tenía mejores condiciones como comuna terminaron desarrollándose más rápido.

Ahora lo que uno supone es que es que en Pedro Aguirre Cerda igual van a empezar a aparecer proyectos de estas características. De hecho el último que estuvo en discusión y queda en la comuna de Santiago, pero queda colindando, es el tema del Parque de las Moscas. Esta Norma podría permitir un proyecto de las mismas características, entonces probablemente ha resultado más atractivo partir por otras comunas, pero aquí la norma es bien permisiva.

### 3.3 ANEXO: EXTRACTOS DE SEMINARIOS Y TRANSCRIPCIONES DE VOZ

#### 3.3.1 Extracto de Seminario Participación Ciudadana: Claves y desafíos para una gestión ambiental, urbana y territorial integrada

**AR: Aldo Ramaciotti, SEREMI MINVU**

**VB: Verónica Belemmi, Abogada de la ONG FIMMA**

**MM: Magdalena Morel, Encargada Participación Proyecto Eje Alameda – Providencia**

**AL: Andrés Letelier, Director Ejecutivo Plan Creo Antofagasta**

**AR:** Muy buenas tardes, en primer lugar muchas gracias por la invitación, bastante cuórum para un Foro histórico, porque ahora está partiendo este diplomado y es primera vez que se hace, así que es un día histórico y me siento muy honrado de estar presente y colaborar.

Lo segundo, es que es sorprendente que el tema de la participación como tal, se haya instalado tan tardíamente en nuestra evolución como humanidad. La participación si bien ha sido un hecho permanente en término de necesidad y de ocurrencia, llama la atención que recién hoy en el siglo 20, siglo 21 lo estamos objetivando y llevándolo a nuestra agenda, a nuestro temario; recién ahora está apareciendo en las agendas del gobierno, siendo que es un tema tan crucial para nuestro existir permanente. Todos los acontecimientos que ocurren en el territorio ocurren, porque hay personas que hacen que esos acontecimientos ocurran, a no ser que sean acontecimientos naturales. Pero la manera de ocupar el territorio, las necesidades que las personas tienen en ese territorio; tiene que ver justamente con las personas y las personas por lo tanto, son las que determinan el acontecer en ese territorio y eso es la participación: el cómo las personas tienen cabida y tienen incidencia en los acontecimientos que ocurren en ese territorio.

Yo solamente puedo hablar, desde la experiencia que tengo fundamentalmente en el trabajo público y en algunas instancias privadas, por lo tanto, mi saber es absolutamente práctico, no es un saber académico, ni teórico, sino que está basado en lo que he visto, en lo que oído, en lo que he incidido en las decisiones y en las múltiples mesas en las cuales me toca estar, en las que hay personas sentadas, con intereses y visiones distintas acerca de las cosas y la gran misión de uno como representante del ámbito público; es tratar de poner de acuerdo a esas personas, tratar de que los intereses que están allí planteados, puedan converger de la manera más armónica posible, cuidando el derecho a las personas, cuidando el medio ambiente y también cuidando los legítimos intereses que cada cual tiene siempre y cuando por supuesto, estén inmersos y enmarcados en nuestra legislación y en nuestra normativa. Por lo tanto, yo le puedo hablar desde ahí, hago esa pequeña aclaración porque seguramente voy a decir muchas aberraciones académicas.

Lo primero que se me ocurre señalar, tiene un poco que ver con lo que decía hace un minuto, que es cómo la ciudadanía ha ido adquiriendo conciencia, pero muy recientemente, de la importancia que tienen algunos elementos que inciden en su vida diaria, me refiero por ejemplo, a los Planos Reguladores con instrumentos de ordenamiento territorial, que seguramente muchos de los que estamos acá tienen que ver con eso, hasta hace poco tiempo atrás cuando se hablaba de Plan Regulador sonaba como un elemento abstracto, ¿Qué es eso? que regula la altura, que regula las densidades y sin embargo los últimos 10 años, diría yo, que la ciudadanía ha tomado conciencia empírica de lo que eso significa, porque le afecta el hecho de que se construyó un edificio al lado su casa y ahora le llega sombra, antes no le llegaba o porque la vereda está siendo ocupada por una feria, que antes no ocurría, o porque simplemente la línea de transporte urbana que pasaba antes por tal parte y ahora pasa por otro lugar. Entonces la gran incidencia que tienen las políticas, las decisiones y los Instrumentos públicos en la vida diaria de las personas, yo creo que eso es un fenómeno que es muy reciente en términos de toma de conciencia y porque además eso tiene un impacto en la vida diaria, no en abstracto de lo que podríamos ver en 10, 20 o 30 años, sino que hoy tiene un impacto real, claro y del caso que mencionaba un ejemplo vivido son las grandes Torres de Estación Central.

Uno podrá aquí hacer un largo análisis de porqué eso ha ocurrido, pero lo cierto es que eso ha servido para que las personas y la ciudadanía en general, tome conciencia de que cuando hay una buena o una mala normativa o legislación pueden pasar este tipo de cosas y eso tiene una incidencia enorme, porque lo que está ocurriendo hoy día, va a estar ahí por los próximos 50 o 100 años o más y va a ser parte de nuestro paisaje y probablemente para toda nuestra vida entonces, así de incidente puede llegar a ser los instrumentos que nos determinan y en los cuales, por lo tanto, podemos o no tener injerencia. Eso nos lleva inmediatamente, al imperativo de la interpelación, en cuanto uno como ciudadano, tiene incidencia en el diseño de estos instrumentos o en la aplicación de esos instrumentos.

En todos los instrumentos que hoy día existen, Plan Regulador u otros, probablemente ninguno de nosotros tenemos una participación directa y sin embargo, determina nuestro diario vivir, en cuanto a la convivencia que tenemos con los demás ciudadanos, entonces ahí hay un concepto de participación temprana, que no está suficientemente desarrollada en muchos aspectos y trae como consecuencia, que finalmente nos encontramos con una realidad que ya está determinada por estos instrumentos que configuran nuestro espacio, nuestra vida cotidiana y ahí entramos obviamente al desafío de generar mecanismos más flexibles y más adecuados a esta dinámica que es creciente.

Hoy día además con Instrumentos de intercambio de comunicación mucho más ágiles y las redes sociales que hoy están imperando como mecanismos de comunicación etc. Por otro lado, está la legítima mirada particular de cada persona, de cada ciudadano, de cada agrupación, de cada barrio, con la mirada global necesaria, que se debe tener sobre el territorio a escala comunal o a escala regional y por supuesto eso genera tensión, genera distintas miradas, muchas veces divergentes y el desafío es articular estas miradas y por supuesto llegar a la confluencia de esos intereses. Decía algo que es muy determinante, que es la legítima y necesaria mirada particular de cada actor, de cada ciudadano, de cada localidad, de cada territorio versus también con una necesaria mirada global, una mirada estratégica regional, porque muchas veces colisionan, porque no son necesariamente convergentes y eso genera tensión y esa tensión tiene que resolverse mediante instrumentos, mediante acuerdos, mediante mecanismos, que son los que van construyendo en definitiva, nuestra estructura y nuestra orgánica Política y social. El territorio y la ciudad, en definitiva, es un hecho político, porque son personas las que habitan en ese territorio y las personas para poder convivir, tienen que ponerse de acuerdo, tienen que establecer prioridades, tienen que establecer deberes y derechos. Y eso conforma la base y la norma de desarrollo de esa comunidad.

Finalmente, señalar que, la problemática del territorio no es unidimensional, no sólo es producto de un factor de ordenamiento territorial, es producto también de una serie de otras normas que no están articuladas unas con otras. Eso nos pone en el desafío de establecer una unidad global de un instrumento desde una mirada estratégica, consensuada un horizonte estratégico de desarrollo para un territorio, todo esto vinculado con temas de participación en los distintos niveles que van a incidir finalmente las decisiones, históricamente el poder de decisión ha estado está puesto en la cúpula, en los ámbitos más directivos, pero eso ha ido evolucionando, derivando y decantando hacia ámbitos mucho más masivos y hacia capas mucho más representativas de la sociedad, teniendo por supuesto, mucho todavía que avanzar al respecto y por su parte los instrumentos a adaptarse a esa línea.

**VB:** Muchas gracias por la invitación. Bueno primero que todo, señalarles que la ONG FIMMA es una organización que se dedica a la defensa del Medio Ambiente y es desde ahí que se ha analizado el acercamiento a la participación ciudadana. Trabajamos con comunidades que se ven enfrentadas a conflictos medioambientales y necesitan por ejemplo, realizar observaciones ciudadanas a proyectos que están sometidos a evaluación o que necesitan reclamar cuando sus observaciones ciudadanas, no son debidamente consideradas por la Autoridad ambiental.

Asimismo, hace algunos años estamos trabajando en la comisión que discute temas de participación ciudadana, de ahí está el principio 10 de la Declaración de Río, principio que consagra el acceso a la justicia de la participación ciudadana y el acceso a información pública en materia ambiental y que actualmente tiene una Negociación para generar un tratado a nivel latinoamericano de un marco normativo a todos los países de Latinoamérica, para hacer una bajada de la participación ciudadana y finalmente frente a ciertos déficit que hemos constatado en la instancias participación ciudadana. Es por esto que en este minuto estamos inaugurando una plataforma llamada "Sitio Verde" que pretende contactarse a través del municipio con las comunidades, para hacer que la información necesaria, llegué a las comunidades.

Por qué les digo todo esto, precisamente porque quiero hacer hincapié en la relación que existe entre los temas ambientales y los temas territoriales y en específico tomar como ejemplo, lo que sucede al interior del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, para eso quiero traer a colación tres casos: El primero de ellos es el caso de Dominga, nuestra visión respecto Dominga es una visión Medioambiental, por lo tanto, nuestra visión respecto al proyecto es que estuvo bien que hubiese sido rechazado, pero más allá de eso, es que uno de los problemas principales del proyecto es su emplazamiento, es su localización territorial, el proyecto Dominga que se ubica en la comuna de La Higuera se pretende ubicar en la cercanía de la Reserva Nacional Pingüino de Humboldt. El segundo proyecto que podemos mencionar es la Hidroeléctrica Río Puelo que se ubica en el sur y que su emplazamiento implicaba la desaparición de a lo menos 8 humedales y se pretende ubicar en una falla geológica en una zona de riesgo Volcánica. Y el tercer ejemplo, para hacerme cargo de las preguntas, es el caso de Til-Til, que pretende emplazar un proyecto de residuos tóxicos en una comuna que ya cuenta con: al menos 30 proyectos de basurales, residuos mineros, plantas de cerdo, etc. afectando su calidad de vida y su derecho a vivir en un medio libre de contaminación.

Qué tienen de común estos tres casos: problemas de emplazamiento, oposición por parte de la comunidad, lo que se ha visto reflejado en la cantidad de observaciones ciudadanas que se hicieron al interior del sistema de evaluación de impacto ambiental y que los tres han sido sometidos a la evaluación de la institucionalidad ambiental.

Esto da cuenta de la vinculación entre temas territoriales y temas ambientales y de cómo los problemas territoriales, con carencias de políticas de ordenamiento territorial, que ha vivido Chile durante años; ha explotado al interior del sistema de evaluación de impacto ambiental. Lo que suscita un problema hoy en día para el mismo sistema. El mismo servicio de evaluación ambiental refiriéndose al caso de la Hidroeléctrica Río Puelo, quienes señalan que no son el organismo llamado a resolver las políticas de ordenamiento territorial del país, que esto era un problema del legislador, que era un problema de la autoridad y que ellos solamente tenían que dedicarse a evaluar si el proyecto cumplía o no la Legislación Ambiental; independiente de que si se pretendía emplazar en una falla geológica y eso provocar un riesgo para la comunidad.

Otro problema que se suscita al interior del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y que tiene directa participación con la participación ciudadana, es que la práctica ha hecho que la participación ciudadana que era concebida en sus inicios, participación de gestión pública o sea una participación que pretendía mejorar las decisiones ambientales, que pretendía ser un colaborador de la autoridad en la toma de decisiones; termina viéndose como una participación oposicional a la gente que realiza observaciones ciudadanas, se la ve como un antagonista al titular del proyecto, gente que no quiere desarrollo, gente que no quiere que el proyecto se instale y no se la ve como actores que son relevantes a la hora de tomar una decisión, respecto a la localización del proyecto; todo esto hace que sea necesario tener en cuenta dos conceptos que son importantes a la hora de discutir de temas de ordenamiento territorial y de participación ciudadana y es el principio de Justicia Ambiental y el derecho a la Ciudad.

Principio de Justicia ambiental: No entendido como el derecho a acceder a los tribunales de Justicia, sino como la equitativa distribución de las cargas entre los territorios; deberíamos discutir al menos respecto a que territorios tengan todos los proyectos de alto impacto ambiental y otro territorio no o qué tipo de proyecto queremos en uno u otro territorio.

El segundo concepto es el Derecho a la Ciudad: Desde una visión simple, que tiene que ver con el derecho a poder decidir respecto de nuestro territorio, a poder apropiarnos respecto al territorio y poder decidir qué es lo que queremos o no queremos hacer con él.

Muchas veces tenemos instancias de participación ciudadana, pero no sirve si es que la información no llega, la gente no se entera que el proyecto o que el plan, o la política está siendo evaluada y eso está muy relacionada con la tecnicidad, muchas veces la información que tiene que ser evaluada y qué es sometida a participación ciudadana en: materia ambiental y también en materia territorial; es sumamente técnica, es difícil su comprensión y evaluar si está bien o mal presentada, en ese sentido, es necesario que la información llegue en un lenguaje que toda la comunidad logre entender, para así poder realizar una observación ciudadana que efectivamente tenga incidencia, en la decisión final. Hay ciertos instrumentos que quizás han sido olvidados y que pueden ser útiles, que se pueden utilizar para incidir en temas territoriales, por ejemplo, la participación ciudadana respecto a una norma de calidad, podría incidir finalmente en la localización de ciertos proyectos a determinar por ejemplo, ¿Cuántos es la ignición en un área? ¿Cuánto es el nivel de contaminantes que vamos a permitir para poder determinar que ciertos proyectos entren o no al territorio?

### **1. ¿Dónde está puesta la deuda?**

**AR:** Bueno, yo creo que la decisión claramente los últimos 30 o 40 años ha pasado a ser cada vez más institucionalizada y democrática, porque yo no estoy de acuerdo con lo que señala el alcalde. En cuanto a que las cosas la decide una persona, eso ya pasó, hoy existen instituciones que están normadas por principios constitucionales y en las Leyes, por lo tanto, no radica en el capricho de una persona o de una autoridad, sino que queda colegiada en una institucionalidad y está favorecida en la ley y en ese sentido hay que recordar que hace 20 años atrás no existía ninguna legislación ambiental.

Muchas de las instalaciones productivas que existen en Chile; fueron instaladas cuando no existía ninguna normativa que velará por que esa instalación no generara ningún efecto nocivo en el medio ambiente, ni a las personas, recién hace 20 años se crea la ley 19.300 del medio ambiente y por primera vez en Chile se norma y se establece las condiciones que deben cumplir las actividades en el territorio y eso lleva asociado una serie de otros elementos, entre ellos también el proceso de participación ciudadana, entonces primera cosa: es importante también ver los desafíos y tener claro cuánto hemos avanzado en nuestra historia, me atrevería a decir incluso que en los próximos 20 años ya no va a ser el tema de la localización,

lo que va a ser relevante va hacer la mitigación ya que en otras ciudades del mundo una planta incineradora de basura está instalada en el medio de la ciudad, porque la mitigaciones , porque la tecnología asociada a esa instalación exigida por la legislación local establece que es totalmente compatible con que esté localizada junto con otras actividades incluso residenciales (Me tocó verlo personalmente en la ciudad de Seúl ), por lo tanto, hoy día la localización es un tema que cada vez va a ser menos relevante este tipo de debates, porque las mitigaciones son las que van a ser fundamentales para efecto de velar para la adecuada mantención del medio ambiente y de las comunidades existentes así que hacía allá debiéramos ir.

El marco jurídico que tenemos hoy día, que por cierto es imperfecto, hay que perfeccionarlo es parte de nuestra evolución como humanidad, está constituido sobre una base democrática, está regido bajo una ley que establece cuáles son las mitigaciones que deben establecerse y cumplirse y cuáles son los espacios de participación ciudadana que deben darse, para que puedan desarrollarse estas actividades. La entidad Servicio de Evaluación Ambiental, es una entidad técnica, no es una entidad política que consulta además, a distintas instituciones que en su ámbito técnico; responden y evalúan y se pronuncian acerca de su competencia y de sus particularidades acerca de aquella actividad productiva y, por lo tanto, esa entidad técnica finalmente establece una conclusión y exigencia que tal actividad deberá cumplir y ello finalmente es sometido a una instancia política que es la Comisión Regional de Medio Ambiente la que finalmente aprueba o desaprueba, lo que la que la entidad técnica sugiere que se apruebe o rechace. Cuando se somete un proyecto votación en la Comisión Regional de Medio Ambiente, se hace desde una entidad técnica especializada en el tema que ha tenido todas las miradas técnicas desde los distintos sectores, que recomienda aprobar o rechazar el proyecto con tales o cuales exigencias o mitigaciones esto tiene un sustento que está normado y establecido en el territorio.

### **Consultas del público**

#### **1. ¿Cuál sería el desafío fundamental que tenemos, para mejorar la participación ciudadana, hacerla efectiva e incorporarla a nuestras políticas públicas?**

**VB:** Hay problemas de difusión de la información, la información no llega, hay problemas de tecnicidad en la información, la información no se entiende. Yo no me voy a poner a teorizar respecto al montón de cambios normativos que debieran hacer para mejorar la institucionalidad y esto es algo que los abogados de Fimma dicen reiteradas veces, en Chile estamos acostumbrados a llenarnos de instituciones y cambiar institucionalidad una y otra vez, pero nos olvidamos de legislar el fondo.

Al menos en materia ambiental hay mucha instituciones, pero finalmente no hay regulación específica que permita proteger realmente el medio ambiente y en ese sentido lo que sí se puede hacer, y que está a la mano, es tratar de reforzar las instancias de participación ciudadana, que ahora, hay que tratar de ver las debilidades que tienen y hacer efectiva la participación ciudadana en las instancias que existen. Por supuesto se requiere una modificación, se requiere articular la legislación, existe tanta regulación sectorial que no está articulada, que evidentemente se genera problemas de diversos flancos. Hay muchas autoridades que tienen algo que decir respecto a la instalación o no de Proyectos, sobre una política o no, entonces de repente se cruzan esas competencias y se generan conflictos.

Hace poco salió un informe de la Comisión Nacional para la participación ciudadana que habla acerca de algunos déficits de la participación. Dice también todas las cosas en que se ha avanzado, porque efectivamente se ha avanzado en participación ciudadana. Se dictó la ley 20.500 con el fin de potenciar la participación ciudadana en Chile, pero existen muchos déficit aún que tienen que ver con que las instancias existen. Pero en la comunidad todavía no hace uso de ellas y señala un montón de datos que dicen, por ejemplo, que la gente aprueba las instancias de participación ciudadana, que está a favor, pero sin embargo a la hora de efectivamente participar y utilizar esas instancias, estas instancias no se utilizan.

Entonces yo creo que ahí hay un trabajo importante de potenciar la participación ciudadana en materia territorial, en materia ambiental y también utilizarla estratégicamente, sabiendo en lo que podemos incidir. Por eso yo mencionaba el tema de las normas de calidad, por eso, que también tienen la evaluación ambiental estratégica, todas las instancias consultivas que existen, acerca de los planes; que las mismas autoridades exponen a consulta pública, lamentablemente, se ponen en la página web y nadie se entera de que la Consulta está andando. Por ejemplo, uno de los problemas que se evidenció, a raíz de la implementación del proyecto "Municipio Verde", es que muchas veces el Municipio se entera de que las instancias de participación ciudadana se abrieron una vez que quedan 5 días para que se terminen o cuando estas instancias ya están finalizadas. Entonces no hay nada que hacer, para que el municipio, que es el organismo que puede mediar entre la comunidad y las instancias de participación ciudadana, efectivamente contribuya a mejorar.

**2. ¿Qué debería entender la institucionalidad por verdadera participación ciudadana: simplificar el lenguaje técnico desde la autoridad o complejizar y tecnificar el lenguaje, necesidades de la ciudadanía?**

**AR:** Bueno, la verdadera participación, gran tema. Yo creo que la verdadera participación ha de ser más vinculante. Hoy día en muchos casos la participación es nominal o está iniciada, pero no es vinculante, yo creo que ahí tenemos que dar un paso, en cuanto a la construcción de instrumentos de índole territorial, en la aprobación de los proyectos. Hoy día está más el concepto consulta y qué participación vinculante. Yo creo que hoy día tenemos un tramo bastante amplio que avanzar en que efectivamente las comunidades tengan incidencia en las decisiones.

Pero también ojo y aquí hay un contrapunto, no puede ser la única dimensión para la decisión estratégica de participación ciudadana, porque si por ejemplo fuese la razón para decir no se instala tal actividad en tal lugar, porque la comunidad señala que no, no puede ser el único elemento. Tiene que obviamente conjugarse con otros más, no porque ello no sea relevante y ahí está el desafío de cómo construir una política en la cual también está la opinión y la visión de sus ciudadanos. Pero también están puestos los otros elementos que deben constituir finalmente el Ordenamiento jurídico y espacial de la convivencia ciudadana; yo creo que es el gran desafío de la construcción de una política que integre entre otras cosas una participación activa y vinculante.

**3. ¿De qué forma se aporta a los recursos humanos, respecto a los gobiernos locales para que esto permita en el fondo generar participación ciudadana efectiva, planteando propuestas de lo que se quiere y no ser tan reactivo?**

**VB:** Otros somos una organización de sociedad civil una ONG y desde esa perspectiva que nos acercamos a la participación ciudadana, yo no puedo decirle a los gobiernos locales cómo pueden o no pueden actuar respecto a sus territorios, pero sí frente a los déficit de participación ciudadana, es que estamos intentando levantar este proyecto, con el fin de dar una contribución a la comunicación entre las instituciones y la comunidad, en el fondo la idea es que la información efectivamente pase a la comunidad y que la comunidad pueda informarse y hacer observaciones que en definitiva sí tengan una incidencia en la decisión final muchas veces pasa existen muy buenas observaciones ciudadanas, pero finalmente esta participación no tiene incidencia final en la decisión y eso muchas veces debilita la confianza de la comunidad en las instituciones, debilita la decisión misma porque la gente dice para que voy a participar nuevamente en otra instancia si es que yo hice todo lo posible por participar anteriormente y finalmente mis requerimientos no fueron tomados en cuenta por eso que avanzar hacia una participación ciudadana en qué efectivamente lo que la gente tenga que decir tenga incidencia final en las decisiones tenga y creo que es una forma de ir acercando a los gobiernos locales a la comunidad e ir legitimando de esa forma las decisiones que se tomen.

**4. ¿Cuál es su opinión respecto a los cambios normativos, para la participación temprana y vinculante en los instrumentos de planificación territorial? A modo de acuerdo generales de los actores relevantes previo al desarrollo ¿Planificación territorial?**

**AR:** Antes de ir a la respuesta específica a esa pregunta, sólo un comentario yo creo que aquí hay una dialéctica entre dos ámbitos que son tremendamente importantes. Yo creo que la participación efectiva, es decir, que la voz de la comunidad efectivamente tenga efecto en el resultado de lo que se está debatiendo y por otro lado el estado de derecho. Porque todo esto debiera enmarcarse en un marco jurídico, en un estado derecho y si ese estado de derecho por algún motivo falla; ya sea porque en la comisión "x" no se vio con la rigurosidad con la que debía haberse visto o porque alguien arbitrariamente tomó la decisión, por último están los tribunales de justicia. Está el tercer poder del estado que es el poder judicial y que puede velar por que no se cometan ilegalidades y arbitrariedades. Esto es importante decirlo, porque de pronto queda la sensación de que estamos en una suerte de territorio sin norma, arbitrario y que depende de unos señores políticos que toman las decisiones y eso no es así.

Chile, felizmente tiene un estado derecho que ha sido difícilmente reconquistado, que ha sido además perfeccionado durante estas últimas décadas, por lo tanto hoy día están los instrumentos y esta la institucionalidad para velar que se cumpla la legalidad y la no arbitrariedad hay que perfeccionarlo por supuesto es un desafío de todos los días y de todas las administraciones. Pero hoy día existe una institucionalidad y un estado derecho que vela por que lo que está establecido, perfectible por supuesto, tiene que obligatoriamente cumplirse, ahora que hay que abrir nuevos espacios de participación, sin duda.

Hoy se está tramitando en el parlamento una ley que se llama Ley del Mercado de Suelo que apunta a introducir que los procesos de confección de los instrumentos de planificación, una participación temprana en la formulación de los Planos Reguladores. Está modificación legal, a lo que apunta es que cuando se

formule la idea acerca de ese Plan Regulador o esa modificación desde ese momento se instaure un concepto de Participación Ciudadana, en la elaboración ambiental estratégica que todo instrumento de planificación debe llevar. Se modificó el reglamento hace poco, por parte del Ministerio de medio ambiente y se introdujo también el concepto de participación temprana.

**5. Existen instancias de participación ciudadana, pero ¿qué tan validas son? ¿Cuál es la validez de los acuerdos? ¿Cuál debería ser el rol de la participación ciudadana en el sistema?**

**VB:** Bueno, yo creo que la participación ciudadana fortalece la democracia, por lo tanto, desde esa base, la participación ciudadana al interior de este estado democrático que hemos decidido otorgarnos es legítima y válida. Si hablamos de legitimidad en las decisiones, efectivamente la instancia de participación ciudadana de repente no son utilizadas por toda la comunidad, pero el facilitar la participación ciudadana es algo que viene desde el estado desde la administración que es quien debe facilitar los mecanismos de participación ciudadana para la comunidad.

Hubo un caso que nosotros llevamos en la ONG en San Bernardo pues, se pretende instalar el centro de distribución de Walmart, la más grande de Latinoamérica, a lo cual los vecinos se oponen, porque es una zona que aún tiene áreas agrícolas, que la gente un vive como si viviera en el campo. La participación ciudadana que se dio al interior del sistema efectivamente, cumplió con la ley, se publicó en el diario, se puso un aviso en la municipalidad, se hizo lo que la ley decía. Pero el Servicio de evaluación ambiental tiene una obligación, tiene la obligación de generar los mecanismos para que la participación ciudadana sea efectiva y aquí hay una discusión, porque en este minuto se discuten recursos de protección frente que en este minuto está en la Corte Suprema respecto precisamente a cómo se llevó a cabo dicha participación ciudadana. Lo que dice el servicio de evaluación ambiental dice que nosotros cumplimos con la ley y además generamos mecanismos de puerta a puerta y dicen que se hizo un puerta a puerta, entonces uno se pregunta un puerta a puerta de 6 personas en una comuna como San Bernardo.

Realmente sí generan condiciones para la participación ciudadana, a nosotros nos cabe dudas, porque efectivamente seis personas, no dan cuenta de informarle a la comunidad, hacer que ésta sea partícipe desde el proceso.

Una de las deficiencias que no señalé es que muchas veces existen instancias de participación ciudadana efectivamente, existe un mandato para todos los organismos públicos, para que la instancia de participación ciudadana se genere para la toma de decisiones. Pero también estas instancias de participación ciudadana, tienen que estar respaldadas por formas de controlar, que efectivamente esa participación ciudadana se vea reflejada en la decisión final y a veces no existe acción para fiscalizar que eso efectivamente suceda. La evaluación ambiental estratégica, qué es un instrumento nuevo y es un avance grande, dentro de nuestra legislación por ejemplo contempla dos instancias de participación ciudadana, pero no contempla un mecanismo para controlar si es que la participación ciudadana efectivamente quedó adentro o no. Entonces qué podemos hacer nosotros, podemos generar, ingeniar, invalidar, podemos recurrir de protección, hay que inventar algo, pero no es la idea. La idea sería que efectivamente existieran acciones para controlar este tipo de decisiones controlar que lo que yo aporte al procedimiento efectivamente se vea reflejado.

**6. ¿Cómo ha sido trabajar en el eje Alameda Providencia? Coméntanos tu visión, respecto de las principales dificultades y facilitadores que has encontrado en tu trabajo.**

**MM:** Voy a ser bien autorreferente, porque encuentro que experiencias exitosas, efectivamente, han sido las del proyecto Alameda-Providencia.

Creo que hay un déficit importante en términos de participación ciudadana en temas urbanos, a nivel de ordenamiento territorial, a nivel macro y a los que nos toca trabajar en el proceso participativo a nivel de proyecto, muchas veces los proyectos son los tienen que hacerse cargo de esos déficits que hay con respecto a la información de la ciudadanía a nivel macro, o sea la definición y el ordenamiento territorial. Ahí hay una falla importante de participación ciudadana. Eso primera cosa. Yo diría que hay tres cosas importantes en el proceso de participación del proyecto Alameda Providencia que lo hacen un proceso exitoso en nuestra opinión:

Primero es que efectivamente, es un proyecto en el cual ha habido un compromiso político importante con la participación ciudadana, es decir, se está tomando en serio la participación en este proyecto. Se hizo una licitación específica para el proceso de participación ciudadana, se destinaron recursos específicos para el proceso. Como exigencia los proyectos urbanos piden en las bases que haya un proceso participativo, pero los recursos tienden a ser muy marginales, entonces este proyecto se tomó en serio.

Lo segundo es que es una participación ciudadana en la etapa de diseño, es decir, en una etapa temprana del proyecto y efectivamente eso ha permitido que el proyecto se modifique, como consecuencia de las instancias de participación ciudadana. En este proyecto ha habido incidencia real. Originalmente, el proyecto



Alameda Providencia contemplaba expropiaciones a residencias en la comuna de Estación Central y el proceso de diálogo participativo tuvo como consecuencia que el proyecto se modificara; ya que el Proyecto hoy en día, no contempla estas expropiaciones.

Tercer aspecto importante, es el tema de la rendición de cuentas, que es saber qué pasó con la participación; se acogió, no se acogió y eso en el proyecto Alameda- Providencia. Y ahí hay que darle crédito al Gobierno Regional, que nos hizo caso en nuestra sugerencia de tener un proceso de rendición de cuentas en serio, o sea, que después de la etapa de diálogo, los diseñadores hacen su diseño y después tenemos una etapa en que el Gobierno Regional como mandante, como titular del proyecto dice: que es lo que se pudo acoger de las sugerencias ciudadana, que es lo que no se pudo acoger, por qué y cómo quedó el diseño final.

Hay una etapa del proyecto, que es un sector entre Pajaritos y Las Rejas, en que el diseño ya está casi terminado, nosotros ya fuimos al proceso de rendición de cuentas y nosotros dijimos: estas son todas las cosas que salieron del proceso de diálogo y el Gobierno Regional nos informa cómo quedó el proyecto y qué cosas se pudieron acoger, cuáles no y por qué.

### **7. ¿En tu experiencia existen ejemplos exitosos de Plan Maestro en la ciudad de Antofagasta? y si no pudieras contar esa experiencias y otras experiencias que conozcas**

**AL:** Muchas gracias a todos. El tema de la participación ciudadana no es un tema nuevo. Creo Antofagasta, es una experiencia de colaboración público-privada y ciudadana que busca fomentar y potenciar el desarrollo urbano de la ciudad. Y gran parte del objetivo es: generar una visión común, una esfera de proyectos estratégicos y está basado en una gobernanza de conciencia público- privada y ciudadana, en la que participan actores o gran parte de los actores con intereses permanentes dentro de la ciudad, incluyendo a participantes de la ciudadanía.

Su constitución ha sido un proceso; no es algo que se nos ocurrió desde su inicio, sino que se fue construyendo poco a poco. Hay un equipo abocado al desarrollo de los proyectos, al principio fue para el desarrollo de un plan, para construir esa visión de largo plazo y ese equipo es un equipo chico, en el que iban a externalizar todos los servicios y a externalizar el plan y finalmente, la decisión aprendiendo de la experiencia de afuera, ya que ha habido mucha gente que ha tenido experiencias en este tipo de iniciativas, que da importancia a la construcción y fortalecimiento de capacidades a nivel local. Entonces ahí se decidió armar un equipo mayor, basado en las capacidades de los profesionales de las universidades locales más importantes, con la que se conformó un equipo multidisciplinario con: arquitectos, ingenieros, y del área social: sociólogo, antropólogo donde se construyen los proyectos.

La participación social es también importante en la construcción de proyectos. Nosotros estamos organizados por área proyectos: los arquitectos, los ingenieros, el Área de participación, el área de comunicación. Una de las transformaciones que ha tenido ese Equipo es ir fusionando e ir armando equipo en torno al proyecto, con la gente de Proyectos, con la gente de participación, con la gente de comunicación; eso es trabajar interdisciplinariamente.

Entonces partimos con la experiencia de externalizar la participación, hicimos una gran consultoría de la participación, la cual fue muy buena para generar capacidades a nivel local, los equipos que trabajaron en esa primera consultoría, fueron la base del equipo de participación ciudadana del Creo Antofagasta, ahora después no nos fue tan bien con la externalización de la participación ciudadana en los proyectos, porque finalmente en el camino, nos pasaba que cuando le pedíamos a una consultoría por un proyecto específico, el desarrollar la participación ciudadana, finalmente el Equipo interno tomaba la participación ciudadana como propia, por el conocimiento por las comunidades, porque es muy importante conocer esas sensibilidades, conocer qué tipo de participación se va a hacer y no solamente uno tiene que tener claro el fin. ¿La participación ciudadana, es para validar un proyecto, para que se construya o es para fortalecer ciudadanía, fortalecer los barrios? ¿Que haya corresponsabilidad, para la mantención de los espacios públicos que se generen? Ese tipo de cosas es importante atenderlas, generalmente a los arquitectos no nos gusta la participación ciudadana. Pero no hay ningún consultor que no nos haya mirado con una cara de espanto cuando se dice: que la participación ciudadana la hacemos carne nosotros, de hecho, una vez estuvimos desarrollando un Plan Maestro en el cual el consultor da muestra potente de participación ciudadana, pero ahí claramente estaba todo inducido para que no se conteste nada, no producir daño, no generar interacción; entonces qué rol va a cumplir ahí para facilitar el diálogo, de generar discusión, de enfrentar los problemas, yo creo que es muy importante la participación, yo creo que no hay temas difíciles en la participación ciudadana.

Yo creo, que eso es tener una participación abierta, la ciudadanía está preparada en general para dialogar, para hablar de recursos, de plata cuando se abren los proyectos, generalmente, cuando tú haces participación ciudadana nadie habla de plata, mejor que no, porque la gente no puede hablar se generan expectativas, eso es muy importante para nosotros para la expropiación, es muy importante lo que estamos

discutiendo cuando estamos nosotros en pleno proceso de construcción Institucional; hemos pasado 4 años de Creo Antofagasta con una cartera de proyectos priorizados al 2021, con cerca de 38 Proyectos y todavía estamos en proceso de construcción institucional la participación ciudadana es un proceso que va avanzando. Nosotros hemos tenido proyectos con procesos de participación ciudadana hiperpotentes con ciclistas 23:45 ciclovías y después tenemos a los microbuseros 23:48 con una campaña súper potente eso nos permite siempre desafiar y replantear como nosotros ejercemos la participación.

**8. Siempre uno habla de la dificultad de un proyecto y de los facilitadores en tu experiencia. Como encargada del Eje Alameda Providencia cuéntanos un poquito de eso y por ahora cuáles son los aprendizajes y las recomendaciones.**

**MM:** En términos como generales del proceso de participación yo diría que hay como tres grandes dificultades con las que uno se enfrenta a priori:

Uno es el tema de la desconfianza. Chile es uno de los países donde hay más desconfianza, no solo en las instituciones, sino desconfianza interpersonal. Entonces ya tienes una barrera grande ante cualquier proceso de diálogo de conversación.

Lo otro es, por lo menos para este tipo de proyecto, como el proyecto Alameda Providencia, es que no hay experiencias previas, es un tema nuevo para todos, entonces al no haber experiencias previas estamos todos a la prueba y error.

Y lo otro, también es que en el contexto Chileno hay grandes asimetrías en la información y eso es muy importante en el proceso de diálogo. Pero lo primero que hay que hacer es un trabajo de entregar información habilitante para que las personas que llegan a la conversación, que llegan al proceso de diálogo, lo hagan en condiciones de igualdad en términos de la información que manejan. Entonces eso también es como una pega que hay que hacer; que en otros contextos en otros países quizás eso no pasa.

Ahora en particular, las dificultades que tuvo el proyecto Alameda Providencia para el tema del proceso participativo era uno que los plazos eran muy exigentes, o sea que el diseño de 12 kilómetros, de la arteria más importante de Santiago y eran 2 años para hacer todo el diseño. Muchos arquitectos decían que hacemos proyectos de esa envergadura en formatos muy apretados, entonces como proceso participativo tuvimos ajustarnos a eso.

Lo otro era el área de intervención versus el área de influencia del proyecto. Uno dice bueno el área de intervención era (39:34) de la Alameda y de Providencia. Pero el área de influencia del proyecto es mucho más que eso. Entonces ya llegábamos al proceso de participación y al diálogo a conversar con un pie forzado. Nosotros sabemos que los problemas que tiene la Alameda no se van a resolver solo (39:51) la Alameda, pero el área de intervención del proyecto es (39:55). Lo otro es la cobertura de actores institucionales y sociales, muchos actores distintos para un proyecto que lo coordina el GORE, pero como aliados estratégicos tiene 4 ministerios, 4 municipios, un montón de actores institucionales y por otro lado una diversidad de actores sociales involucrados. Es decir estamos hablando de 4 comunas: Lo Prado, Estación Central, Santiago y Providencia; actores directamente afectados. Pero también todo un grupo de actores interesados en este proyecto no sólo la gente que vive, que trabaja o que circula por la Alameda. Es un proyecto que por su magnitud y por su tema es un proyecto innovador, en términos de diseño urbano integral.

Lo otro que tuvimos también el año pasado, harta competencia de otros procesos participativos, estaba todo el tema de la Nueva Constitución, habían procesos comunales, Transantiago también puso su propio proceso participativo, entonces tuvimos competencias de otros procesos, teníamos conversar sobre temas locales, pero también teníamos que hablar de temas transversales y temas metropolitanos por la naturaleza del proyecto. En base a todas estas cosas que yo les he dicho es que tuvimos que diseñar un proceso que se ajustara a esas dificultades.

Lo otro que es importante es sobre que vamos a conversar y eso es algo que nos costó mucho con el GORE definir, nos costó mucho conversación, nos costó muchas vueltas, sobre que vamos a conversar, porque cuando uno hace un proceso de diálogo con temas muy vagos, con temas muy abiertos, el resultado que se va a tener y la información que tú le va a poder entregar a los que tienen que tomar decisión o los que tienen que diseñar el proyecto es vago, no es muy rico, en cambio mientras tu mejor defines sobre qué vas a conversar, cuáles son las disyuntivas que tú vas a someter a discusión, mientras más diálogo tenga eso, mejor va a ser el proceso de diálogo y más rica va a ser la información que se va a poder levantar y facilitadores sólo, señalaría los 2 que ya mencioné; que es el compromiso político, el respaldo de las autoridades de los titulares del proyecto a tomarse en serio lo de la participación ciudadana, en el sentido de entregar información habilitante, pertinente, oportuna y efectiva que permitía tener un diálogo productivo; la presencia de las autoridades en las instancias de diálogo, o sea, ellos estuvieron presentes en todos los grupos de discusión en todos los grupos siempre había un apoyo técnico del GORE o de algún ministerio

asociado y con la rendición de cuentas también y lo otro es la etapa temprana ,eso hoy en día es un facilitador también.

**9. ¿Cuáles son las principales dificultades, facilitadores y aprendizajes, que tú ves en el proceso de participación a escala de un Plan Urbano? y si pudieras contarnos una experiencia exitosa.**

**AL:** El Plan de Antofagasta, no es solamente desarrollar un documento y entregar una serie de ideas de proyectos y después otro lo desarrolla. Lo que hay es un plan que se instala y un proceso de largo plazo, y eso en Chile (48:26), hoy en día los instrumentos vinculantes de Planificación Urbana son pocos. El Plan Regulador puede ser actualmente el instrumento de planificación, no es el instrumento que regula el espacio público-privado y especialmente algunas restringe el privado, no propone visiones; no hay una visión grande que permita tomar decisiones respecto de la configuración del espacio público y cómo las condiciones urbanas se ajustan a esa construcción de visión. En Chile todavía no hemos avanzado; hay mucha experiencia en el mundo que si han construido esa visión. La participación ciudadana no es algo realmente propio de este tipo de planes las experiencias más exitosas son aquellas realmente vinculantes, y una experiencia interesante es el caso de Australia, que tiene una Ley medioambiental muy avanzada, que tiene que ver con una Ley que tiene no solamente ámbito en los proyectos de impacto ambiental, sino que de impacto urbano. Entonces, la norma número uno de esa normativa es que toda obra sin importar su tamaño, es decir puede ser una casa hasta una Central Hidroeléctrica tiene que informar, dependiendo del tamaño el grado de información es mayor.

Por ejemplo yo tenía un vecino que iba a pintar su casa y hacer una remodelación y había un cartel que decía: Estimado Vecino: Yo presenté un proyecto de remodelación en mi casa, se va a discutir en Concejo Municipal tal día. Si quieren conocer de este proyecto está en "municipio" y están cordialmente invitados al casino del edificio municipal para conocer este proyecto. También tenían la oportunidad de ir al Concejo.

Eso es participación ciudadana garantizada y te quedan espacios para ir a los Tribunales o pasar a otras instancias que creo que son un desafío para nuestra legislación, que tienen que ver con la resolución de conflictos. Nosotros dentro de las iniciativas de participación ciudadana hemos explorado múltiples formas, tenemos un concurso de innovación social que también apuesta a construir ciudadanía de otra manera. Hoy día existen cerca de 50 emprendedores sociales que tienen iniciativas en mejoramiento urbano que vienen de este proyecto con más de 1.000 ideas, esto el año pasado tuvo un alcance a nivel internacional y se han vinculado experiencias de afuera con experiencias locales, eso también, es construcción de ciudadanía.

Hay otra experiencia de un concurso que se hizo sobre pavimentos en el borde costero, donde participaron cerca de 20.000 habitantes en la definición de ese pavimento. La idea es que ese diseño quede presentado en el proyecto definitivo del borde costero. En borde costero participó la ciudadanía dentro del jurado, estuvieron presentes organizaciones ambientales y surfistas que también fueron parte del jurado, junto al Premio Nacional de Urbanismo y la alcaldesa. Esa experiencia ha sido notable y partió como una experiencia participativa abierta, después el proyecto ha sido discutido con la participación de cerca de 60 personas.

Hoy día están desarrollando iniciativas de pinturas participativas que son muy potentes, que también esa es de construcción de comunidad; más allá de la obra en sí misma hay un trabajo con la comunidad de fortalecimiento de lazos. El gran desafío es que la participación tenga efectos duraderos para eso se tienen que generar esfuerzos colectivos, que las personas tengan algo con contribuir a lo que se está haciendo. El proceso participativo no deja mucho después del diseño y es un esfuerzo que va a servir para aprobar proyectos.

### 3.3.2 Extracto de Seminario Ciudades Chilenas: planificar o morir en el intento

**LB: Luis Eduardo Bresciani, Presidente del CNDU**

**LB:** Claramente Chile tiene avances, tiene una tradición de cerca de 90 años de planes reguladores, planes de uso de suelo más bien tradicionales que han permitido que múltiples profesionales hayan hecho planes con visión de ciudad traducidos a normativas urbanísticas que permiten obtener permisos y que el aprendizaje de estos profesionales y estas comunidades sobre ciudad, permita que se hayan detectado debilidades y se hayan creado nuevas metodologías de información, de trabajo ciudadano, de planificación, que se han traducido en que gran parte de las ciudades más importantes de Chile cuenten con un plan (con las debilidades que obviamente estas tienen), utopía para muchas muchas grandes ciudades de latinoamericanos dónde incluso la planificación es una utopía porque primero están proveyendo de servicios básicos.

En este sentido Chile ha tenido avances importantes (con las debilidades que también conocemos) en materia de vivienda, en acceso a infraestructura básicas, en materia de transporte y cobertura, en una cierta capacidad de territoriamiento del suelo en términos normativos.

Sin embargo, pese a estos avances, todavía subsisten tremendas debilidades sectoriales que no han logrado satisfacer por completo algunos problemas; debilidad en la escala metropolitana, el CNDU ha reconocido que si bien los municipios han tenido avances importantes, las ciudades metropolitanas, donde vive gran parte de nuestra población, no logran resolver sus problemas solo a partir de la administración municipal atomizada, ni a partir de la administración sectorialista de los ministerios que trabajan cada uno con sus propios instrumentos, con sus propias visiones y sus propias metas.

Por otra parte, la segregación social que ha estado en agenda en la PNDU como desafío nacional, y evidenciado en las metropolitanas particularmente, donde la propia planificación, políticas sectorialistas y las propias políticas públicas las han acentuado por falta de instrumentos de gestión del suelo, por los problemas de alto impacto que tiene la descoordinación entre transporte, infraestructura, edificación, entre otros, por mucho que haya la voluntad de coordinación genera conflictos.

La contaminación de las ciudades chilenas, y a pesar de que esto parezca ser un tema ajeno a la planificación urbana, los debates sobre sustentabilidad hoy en día tiene que ver con que las ciudades debieran cooperar respecto a reducir la huella ecológica y por lo tanto los patrones de funcionamiento de la ciudad inciden fuertemente en temas medioambientales en temas de ordenamiento del territorio y ordenamiento de las actividades y desarrollo urbano.

Transformación que se ha venido dando en Chile respecto a la exigencia de la democracia planteando en el debate constitucional, expresado en la demanda de la comunidad por tener mayor participación directa en lo que les afecta en lo cotidiano y en el día a día, ya que la legitimidad de los instrumentos públicos ya no está dada por que sea hecha por expertos con Master y doctorado o por personal designadas por la votación popular, sino con su participación directa en los procesos de toma de decisión que afectarán su calidad de vida.

Los objetivos y metas propuestas en la PNDU tienen que ser plasmadas, por mandato presidencial al concejo, en instrumentos e instituciones que lo puedan llevar a cabo.

Se promueve que las metas de un plan contemplen una visión multidimensional: vivienda, transporte, áreas verde y espacio público, infraestructura, patrimonio, medioambiente, porque todo está interrelacionado, donde colocamos transporte o desarrollo urbano generamos tendencias económicas, afectamos temas de riesgos o patrimonio.

Para ellos se propone El Plan de ciudad con una visión comprensiva del desarrollo de ciudad que se quiere, planteando que debe existir un nuevo elemento, que no está presente en la planificación en Chile, que es lo que podríamos llamar la dimensión estratégica como construcción de esta visión conjunta a participativa de lo que se quiere en el largo plazo de 20 años, compuesto por directrices, por un diagnóstico compartido de los problemas.

Un Plan Director de ciudad que le de orden a las dimensiones, en base a una discusión ciudadana sobre lo que la gente y las autoridades le importa. Luego ordenando los instrumentos operativos que pueden tener plazos distintos, ajustados y revisados, sincronizarse con los planes reguladores que norman el suelo y la edificación, proponiendo conjuntamente planes de inversión que en Chile no existen de forma vinculante, que permitan programar el gasto público respecto a infraestructura en periodos en el corto y mediano plazo. Junto a planes de gestión, que a veces no están en la agenda de la planificación, a través de elementos tributarios, la tarificación, de concesión, de subsidio y todos aquellos instrumentos que generan tendencias de localización y que afectan el desarrollo urbano, gestionados en forma coherente como instrumentos de materialización de esta visión de cosas y este Plan Director.

Actualmente en el congreso hay una discusión en torno a la Ley de Aportes al Espacio Público, que en uno de sus capítulos plantea la creación de un plan de inversión en movilidad y espacio público que permitiría por lo tanto dotar al sistema chileno un plan de inversiones vinculante.

Solo faltaría que los mecanismos de gestión, es decir los instrumentos económicos, estén integradas a este plan director.

Las escalas de intervención en el territorio todavía se expresan verticalmente, pero intenta no reconocer esta idea de la jerarquía administrativa, sino de los tipos de ciudad y los instrumentos que requieren.

Por lo tanto, se han planteado cuatro tipos de planes bajo esta misma visión integral pero con capacidades y potestades distintas dependiendo el nivel de complejidad.

El gran desafío que se ha planteado el Concejo es responder a la creación de algún nivel de coordinación en las ciudades metropolitanas, hoy en Chile existen 10 de estas, ciudades comunales de un municipio, pero que también requieren instrumentos integrados para resolver lo local que hoy día no tienes, porque son igualmente complejas por sobre los 50.000 habitantes hasta los 250.000.

También se promueven planes para pequeñas ciudades que reúnen un porcentaje importante de la población y presentan niveles de calidad de vida importante, de arraigo, fuertemente afectadas demográficamente por las dinámicas económicas que se inserten o se retiren de su territorio, ya que en la medida que no se aborden estas pequeñas ciudades, las tendencias de migración de campo ciudad a ciudades intermedios va a seguir mermando sus problemáticas.

Lo que hemos planteado es que las ciudades metropolitanas tengan un plan que permita asumir todas las atribuciones de ordenamiento del territorio y de ordenamiento de la inversión, que hoy día depende de los ministerios, para que todas las potestades de gestión sean traspasadas a la planificación de estas ciudades. También implica que otras responsabilidades suban desde lo municipal a lo metropolitano, particularmente aquellos temas vinculados a la definición de centros y subcentros urbanos, donde muchas veces su planificación se hace difícil por el nivel de atomización municipal.

Otras responsabilidades pasen a ser parte de la gestión municipal, hoy entregadas a los ministerios y escalas superiores, para su desarrollo, gobernando autónomamente sus territorios con instrumentos más ágiles y flexibles.

A nivel nacional se propone solo radicar las políticas, la legislación, los presupuestos y proyectos estratégicos, retirándole la gestión y la planificación, que hoy día los ministerios por separado.

Establecer que los gobiernos regionales puedan tener las capacidades de ordenar su territorio, a través del PROT.

Para ello se requiere gobernanza y procesos institucionales distintos y acá radica el mayor desafío, pues implica definir quien toma el poder y las decisiones en cada escala. Ordenar legislativamente lo anterior no es difícil.

Lo que se ha planteado es que se requiere que la legislación chilena en materia de planificación considere explícitamente, inversión, ordenamiento, evaluación monitoreo y revisión de ajustes, plazos explícitos y mecanismos de participación ciudadana presente en todos estos aspectos: diagnósticos participativos, aprobación, implementación, transparencia, rendición de cuentas participativa.

Se requiere una institucionalidad necesaria, si bien la coordinación y la voluntad pueden resolver los problemas, tiene que haber un responsable, tiene que haber una autoridad de ciudad, comunal o metropolitana con todas las competencias y responsabilidades asignadas de forma democrática, es fundamental.

También se requieren institucionalizada a profesionales en cuanto a divisiones o unidades de planificación en lo municipal, metropolitano y regionales.

Se requiere también separar las respaldará y competencias de quienes gestionan y ejecutan los planes en torno a temas de inversión para llevarlos a cabo.

La planificación no es sólo un instrumento técnico, sino que un instrumento democrático y una oportunidad para darle legitimidad al Estado, a la toma de decisiones para que las clases sean un motor de desarrollo y de calidad de vida.

### 3.3.3 Extracto del lanzamiento del libro: Guía para la formulación de planes maestros integrales de recuperación de barrios y viviendas

**CA: Camilo Arriagada, Editor**

**PC: Pablo Contrucci, Jefe de la División de Desarrollo Urbano del MINVU**

**CA:** El foco está puesto en el pericentro de la ciudad interior de Santiago, intención que destaca la PNDU y la agenda Habitat de volver a la ciudad interior de forma más integral, a partir de una lógica de barrio intersectorial. También se ha puesto el foco a la familia allegada, en una estrategia de rehabilitación de vivienda con el espacio público.

El pericentro de la ciudad tiene grandes oportunidades de vivienda y espacio subutilizados. Además hay una gran cantidad de población que permanece ahí todavía por generaciones por no tener otras alternativas centrales, tras la urbanización autogestionada en la década de los 50 y 60 en un modelo de residencia definitiva.

...

**CA:** La identidad comunitaria se va mermando por el deterioro de los barrios y la escasa oferta laboral. La guía metodológica para intervenir barrios en un modelo de planes maestros integrales a una escala barrial que reúnen vivienda, barrio, familia y comunidad.

...

**CA:** Privatización de allegados que quieren quitarse ahí, transformándolos en vecinos propietarios de un bien y con ello mejorando su calidad de vida.

...

**PC:** Los planes maestros integrados están en el centro de lo que como política pública nos interesa impulsar como MINVU, porque pone por delante los bienes comunes por sobre los privados, desplazando la lógica imperante en Chile por décadas. Reflejo de ello es la Política Habitacional que se enmarca en el subsidio que se le da a la persona como bien privado.

Lo que buscan estos planes integrados, que estamos trabajando en el ministerio es apuntar al bien común. Eso que los proyectos Quiero Mi Barrio han sido tan clave en la búsqueda del ministerio para poder preocuparnos de los bienes comunes y del espacio público de los barrios que puede llegar a unir a las personas cuando la ciudad funciona como proyecto.

Estos barrios con el tiempo han avanzado en procesos de deterioro, pero con comunidades vivas empoderadas en su localización estratégica e irremplazable. En este contexto, este tipo de planes aporta en esa mirada de bien común por sobre la propiedad privada.

...

**PC:** También apunta hacia el equipamiento para resolver los déficits cuantitativos de la ciudad.

...

**PC:** Es justamente el ejemplo virtuoso, que muchas veces se habla pero que cuesta mucho encontrar, que es la sinergia, la sincronía y congruencia entre la academia, las comunidades y las instituciones del ministerio. Ese triángulo es virtuoso, ya que cada vez que logramos levantar esta colaboración, las propuestas resultan viables y exitosas.

## 3.4 ANEXO: JORNADAS DE PARTICIPACION Y TRANSCRIPCIONES DE VOZ

### 3.4.1 JORNADA DE PARTICIPACION Junta Vecinal 6, sector norte de Pedro Aguirre Cerda

Fecha: 7 de noviembre de 2017

V: Vecinos

PA: Paula Aguilar

1. Mencione de 1 a 10 las principales problemáticas urbanas derivadas de la llegada del Metro que puedan servir para actualizar el Plan Regulador y el PLADECO

#### Problema 1

V1: Lo que a mí me ha pasado es el ruido, varias veces me paro de donde estoy porque creo que es temblor. Ruido como subterráneo.

V2: Pero acá no se ha sentido nada.

...

V2: A lo mejor serían las personas que viven alrededor del San Joaquín, porque para acá no hemos sentido nada.

...

V3: Y no creo que haya ruido porque es suavcito, es mejor que los otros Metros, así que yo no sé si haya ruido.

#### Problema 2

V1: Yo creo que de las problemáticas importantes que se ha dado en esa esquina, se está viviendo por el comercio ambulante. Está la fuerza de que quieren meterse los comerciantes ambulantes. Hasta el momento ha estado Carabineros controlando y la gente de Metro, porque hoy día en la mañana cuando iba al trabajo había un Carabinero confinando a dos mujeres de nacionalidad Peruana, que se intentaban colocar a vender dulces, entonces le dijo que por favor se fueran o de otra manera él las tenía que detener.

PA: Pero ¿eso lo ven ustedes como una problemática?

V2: Claro porque no se sabe qué gente puede llegar a vender dulcecitos.

...

V3: Se presta para puro inseguridad para la gente.

...

V4: Van a llegar de todos lados...

#### Problema 3

V1: Yo lo único que no estoy de acuerdo con el Metro es que no nos pusieron escalera mecánica para bajar, porque pusieron una para subir nomas y hay muchos escalones para el adulto mayor. Y el ascensor es chico y creo que llega hasta el segundo piso nomas.

...

V2: El problema está realmente en las personas que tienen problemas de movilidad.

V3: Lo otro que deberían darse cuenta es que en este sector de Pedro Aguirre Cerda la mayoría de la gente es de la tercera edad.

...

V4: Si yo cuando bajé dije hasta dónde voy a llegar con escalones, escalones, escalones y más escalones.

V5: Hasta 54 metros para abajo.

V4: Claro, hay como 200 escalones.

#### Problema 4

V1: Hubo en otra época previa a ésta todo un trabajo que se intentó hacer en otro Gobierno ¿se acuerdan? (El 2007) Se intentó hacer el Plan y se llevó hasta a una Consultora a hacer todo el trabajo y resulta que no se consolidó el trabajo, yo diría que con un afán perverso de parte de las autoridades y de quienes estaban interesados en que eso no sucediera.

Porque a nosotros nos mintieron ¿se acuerdan ustedes que habían dos cláusulas que a nosotros nos habían ocultado? Entonces ellos pudieron hacer lo que quisieron en ese período. En ese período me acuerdo que Héctor trajo a un Arquitecto, no me acuerdo cómo se llamaba, pero también era un facultativo de una

Universidad, y él nos contó con peras y manzanas cómo era el accionar de estos grupos que se dedicaban a obstaculizar el desarrollo de este Plan Regulador.

Y pasó exactamente como él lo describió. Me acuerdo que dijo que empobrecían el barrio, que era lo primero que hacían. Si había drogadicción se hacían los lesos, daban vuelta la cabeza para un lado y dejaban que aquí ardiera Troya. Y ni siquiera había rondas policiales, dejaban que eso sucediera. ¿Se acuerdan que eso empezó a suceder? Nosotros tuvimos la capacidad de reaccionar y frente a eso se logró controlar esa parte, pero los gallos soterradamente empezaron a comprar y a meter talleres.

Y a nosotros como nos metieron talleres nos desplazaron a los vecinos. Cuando yo partí en este proceso me acuerdo que nosotros inscribíamos alrededor de seiscientos niños para juguetes. Hoy en día si nosotros hacemos casa por casa pidiéndole el carnet, inclusive haciéndonos los lesos en que la abuelita inscriba al que quiera, no logramos alcanzar a doscientos niños. Entonces nuestro nivel de población bajó tremendamente.

A los que no se fueron les ofrecieron dinero, era súper tentador. Y los gallos lo que hicieron es que fueron fusionando los terrenos, y entre El Carmelo y Mariluán los gallos compraron casi la manzana completa y nos metieron camiones, y nosotros hicimos una pelea legal con las vecinas para poder echarle todas las instancias legales y jurídicas que habían en ese momento, porque en ese momento no estaba el Ministerio del Medio Ambiente. Y el gallo nos traía todos los días camiones de esos que ponen en los puertos, nos traía seis camiones, o sea nosotros no podíamos dormir, nos hizo la vida imposible. Entonces todo eso que nos querían hacer nos lo hicieron antes de que el Metro estuviera.

#### **Problema 5**

**V1:** Cuando cambiaron el Metro –porque el trazado acuérdate que lo cambiaron porque iba por Centenario– los gallos ya habían hecho toda esta perversión de nuestro barrio. ¿Se acuerdan que la 'Zorruco' tenía allí una casa, arrendaba un espacio? Todo eso lo compraron ellos.

Entonces, en este momento nosotros tenemos todos los espacios comerciales posibles comprados. Ya están negociados. Macaya se encargó de comprar todo el resto de las esquinas alledañas. Todas. Súper buena onda como es, nos hizo la pata, nos pasó plata para los cabros chicos, cada vez que había que pedirle algo ningún problema. Es un actuar más derecho porque los otros ni siquiera hicieron eso, los otros nos volaron los árboles. Entonces esas cosas sucedieron mientras nosotros no nos organizábamos ni sabíamos de estas cosas.

#### **Problema 6**

**V1:** Una problemática muy grande es que nosotros llegamos a la Alcaldía a donde está la señora Claudina y le presentamos una carta por el tema de las calles que tienen una mala pavimentación y la falta de iluminación que tenemos. Y ella nos respondió en ese tiempo que este era un 'patio trasero' de Pedro Aguirre Cerda para el cual no hay financiamiento. En base a esa respuesta nos volvimos a dirigir al nuevo Alcalde, el cual hizo un compromiso con nosotros como vecinos, que a partir de febrero inicia la recuperación de estas calles. Ellos nos van a embellecer el sector, nos van a pavimentar las calles y nos van a poner iluminación.

#### **Problema 7**

**V1:** Nosotros aquí carecemos de espacio de áreas verdes y espacio para que los niños puedan jugar.

...

**V1:** Nosotros ahora como un grupo de vecinos que nos estamos juntando aquí en El Carmelo hemos realizado varias actividades, porque queremos darle vida a este sector.

**PA:** Porque ahora ya no es el patio trasero, es finalmente la entrada a Pedro Aguirre Cerda.

**V1:** Sí, ahora por el Metro.

#### **Problema 8**

**V1:** Lo otro que tenemos pendiente acá es que los adultos mayores no tienen un lugar donde puedan hacer un taller, por ejemplo aquí ésta es una sede de una capilla, pero no contamos con un lugar donde poder hacer algún evento. Si un vecino tiene un problema tiene que ir a pedir sede a otros sectores, porque aquí carecemos de todas esas cosas.

#### **Problema 9**

**V1:** Hay una falta de unidad entre los vecinos. Todo parte por ahí.

**PA:** No se ha constituido como Junta de Vecinos este sector...



**V2:** Sí, estaba constituida, pero habitualmente cuando no hay un problema a los dirigentes los dejan solos. Al dirigente lo único que se le hace es exigirle que le dé su Certificado de Residencia pero cuando el dirigente llama o convoca a una reunión para contarles que esto es lo que va a suceder, no van porque están muy ocupados en sus cosas. Entonces cuando ya tenemos el problema encima venimos a reaccionar.

...

**V2:** Hoy en día no nos podemos hacer los lesos, mirar para el lado y seguir dejando a los dirigentes botados, porque cada una de las cosas que pasen con una organización vecinal nos va a pasar a nosotros.

Ya nos pasó, porque nos hicimos los lesos y los que nos quedamos estamos pagando las consecuencias. Los que se fueron se supone que hicieron un buen negocio pero hicieron el peor. Entonces no queremos que estos vecinos que están actualmente les suceda exactamente lo mismo, no queremos que tengan un peor negocio.

Hoy en día el desarrollo llegó a nuestra casa, llegó el Metro más moderno de Sudamérica a la puerta de nuestra casa y vender nuestra casa y no disfrutar ese beneficio créanme que es una real tontera. Entonces miremos las cosas en su contexto, veamos qué es lo que podemos hacer, cómo podemos mejorar nuestro barrio.

**V1:** Es que la manera de poder mejorar es a través de la unión.

## **2. Nombrar 5 principales problemáticas que dificultan el diálogo y la participación ciudadana entre las autoridades municipales y las juntas de vecinos.**

### **Problema 1**

**V1:** No hay Junta de Vecinos, no está organizada como corresponde.

**V2:** Está congelada.

### **Problema 2**

**V1:** En este minuto lamentablemente ningún Alcalde, desde que se inició esta comuna como Pedro Aguirre Cerda, nos ha facilitado realmente un espacio para tener una Junta de Vecinos.

Entonces en mi oportunidad cuando yo era el Presidente me dijeron que ubique un lugar donde no haya habitantes y resulta que ante eso uno ya puede instalar las cosas allí. Pero después salen que tenían las casas abandonadas pero al final tenían dueños igual y por lo tanto ellos decían que no estaban dispuestos a comprar. No quieren invertir dinero en comprar el sitio; porque la única forma de tener un sitio era comprándolo la Municipalidad. Entonces ellos dijeron que no podían hacer eso. Entonces ahí seguimos deambulando y hemos tenido lugares, pero solamente para reunirnos, como la cancha de rayuela.

### **Problema 3**

**V1:** Pero referente al lugar, yo estuve haciendo contacto con algunas entidades que dicen que nosotros tenemos la Persona Jurídica y que ellos nos compran una casa, que hay un proyecto que dice que da hasta 30 millones –porque ahora hay hartos proyectos que ayudan a estos sectores– y dan 30 millones para la compra de una vivienda. Y sobre la misma postulamos a otro proyecto que es la construcción de la Junta de Vecinos; porque son proyectos por separado, no va todo junto. Y para eso tenemos que juntarnos nosotros y poder tener el espacio. Yo hice las averiguaciones.

...

**V1:** Nos ha servido para aprender que hay cosas que se pueden hacer y a veces es falta de conocimiento.

...

**V2:** Nosotros todas esas instancias las agotamos en su momento, hemos recorrido y sabemos dónde poder conseguirnos esas instancias que como bien usted dice y sabe, son instancias políticas.

Entonces no es tan fácil postular a un proyecto para la compra de una sede vecinal, porque normalmente uno no sabe cuál es la instancia política y la coincidencia en la cual el proyecto podría salir. Hoy en día eso es un poco más transparente debido a que los CORES los elegimos nosotros. Antes que nosotros estuviéramos los CORES eran elegidos por los Consejales, entonces era una votación casi absolutamente secreta. Entonces estas cosas no se transparentaban. Hoy en día que usted lo sepa y que mucha gente lo sepa también tiene que ver con que los Gobiernos a nivel nacional se hicieron más transparentes. Pero aun así es muy difícil llegar a postular un proyecto como ese, no es imposible.

**V2:** Pero es que hay un departamento que se llama Elaboración de Proyecto Sociales, el cual es un puente entre el Estado y la Municipalidad, si la Municipalidad no toma en cuenta nuestro proyecto, hay otra instancia que la va a tomar.

### **Problema 4**

**PA:** ¿Desde cuándo que no existe una Junta de Vecinos?

**V1:** La Directiva se venció hace ¿2 años?

**V2:** 1 año y medio.

**V1:** Sí, más o menos allí venció la vigencia y previo a eso se hizo intentos y cada vez que se han hecho siempre ha sido un gran problema. Cada vez que se han intentado renovar las Directivas ha sido muy difícil, porque uno dice 'ya, vecina usted por favor hágase cargo esta vez de la Junta de Vecinos' y me dicen 'es que yo no tengo tiempo' y después la vecina de allá dice 'no, quédese usted nomas, si usted lo ha hecho tan bien'. Entonces ese es un gran problema, el ir renovando las Directivas.

---

### 3.4.2 Entrevista abierta con Jefe de Mesas Territoriales, Juan Contreras

Estaban abandonados, entonces aquí en nueva Lo Valledor quiere condominios que llevan más de 20 o 25 años y nunca jamás ninguna autoridad los había considerado para nada, ni siquiera estaban legalizados. Entonces ahora estaban en un proyecto acá en nueva Lo Valledor y nueva Independencia, los dos sectores están en un proceso de formación de co-propiedades ¿ya? Y están accediendo a algunos beneficios, entonces ¿qué paso? Que la gente era pero súper reacia, súper reacia, así como que no pescaba nada, porque nunca los habían tomado en cuenta, o por que las administraciones son de la línea de acá, todos los gobiernos comunales llegaban hasta la línea de acá, la línea del termino era como la frontera, y de aquí para allá no pescaban. Nosotros hicimos el trabajo al otro lado, somos un movimiento muy fuerte entonces eso hizo que derrotáramos, digamos a los otros dos bloques mayoritarios que eran la nueva mayoría y el Chile Vamos nosotros de forma independiente ganamos lejos.

A ver, porque te digo eso, porque ellos se rehusaron mucho, empezamos... digo yo porque nosotros hicimos la asamblea ahí. Los vecinos a mí me conocen hartito, yo soy profesor, yo hice clases varios años con mi ex señora, hicimos digamos escuelas comunitarias, le hicimos casa a la gente sacamos hasta enseñanza básica. Por ese lado hay un reconocimiento positivo, pero si nosotros le planteamos esto, le dijimos mire en un año más un año y medio, estamos hablado de hace tiempo atrás, va a llegar el Metro, va a llegar tren a Rancagua Express... no nada... Estaba el tren, se estaba haciendo, nosotros le planteamos hace un año y medio atrás esta idea de que teníamos que... bueno nos reunimos para el tema de la campaña también de que si nosotros arreglábamos los condominios, si nosotros hacíamos las copropiedades esto iba a tener una plusvalía mucho mayor etcétera etcétera... y que eso significaba incluso vivir mejor, pero también podía significar a lo mejor vender en una mejor situación y por ahí la gente empezó a hacerle click.

Nos costó pero súper hartito, en las dos poblaciones grandes... y ahora la gente ya está viendo que el tren pasa ¿cachai? están viendo de que el metro ya está casi listo. Nosotros hemos llevado a varios dirigentes cuando vino la ministra acá a ver el metro que nos han pedido. Hemos llevado gente de los sectores bien particular, llevamos uno que otro, somos 5 u 8, ha habido algunas delegaciones que nos han acompañado, digamos la construcción del metro y ese tipo de cosa, por esa vía la gente ya captó el tema, ahora ya se están metiendo de lleno con algunos ejes quival nosotros igual les hemos dado el pase, porque en el anterior gobierno dejó la ejes de acá, no puede postular a proyectos, está cuestionada por la contraloría... Entonces nosotros lo que hacemos es que... Entonces está trabajando con una ejes en nueva independencia otra ejes en nueva Lo Valledor, le hemos ido desparramando un poco el beneficio para que no se concentre en una sola.

Entonces esa es la realidad de ese rincón de allá, y eso significa que la gente está organizándose, está formando una copropiedad, están formando nuevos proyectos, esto para arreglos más comunitarios, la cancha, la sede, es un proceso que se está dando en ambas poblaciones, ahí tú tienes por lo menos en una debe tener como 400 casas y departamentos, y en la otra deben haber más de 600, entre 500 y 600 departamentos, en nueva independencia deben haber unos 400 departamentos pienso yo más o menos, entre casa porque hay casas bajas y hay departamentos, hay block, y en la otra son puros block, entonces hay block de 36, block de 24 y block de 12, pero son 30 entonces tienen que haber por lo menos unos 600 más o menos pienso yo, unos 600 departamentos, esa es la realidad en ese rincón, ahí se puede sacar hartito provecho al trabajo que tu vayas a hacer porque ahí esa, a este otro lado esta San Joaquín y aquí hay dos juntas de vecinos.

Y la realidad de ellos, bueno estas son construcciones súper antiguas, y hay mucha construcción digamos casa de dos pisos, y edificios de de 4 pisos, la normal son casas bajas, ellos tienen junta de vecinos también, Villa Nomansa tiene (5:08) junta de vecinos independiente, llegamos acá entonces a la victoria, la victoria tiene acá una junta de vecinos, claro... ya que atiende digamos, básicamente se concentra en el sector de centro izquierda, digamos por decirle así, y las otras organizaciones que no son de ellos, del partido digamos, funcionan de forma independiente en otros lugares, centro mar y tierra donde funcionan todos los grupos alternativos, anti sistémicos, tiene hay varios clubes deportivos que tienen harta gestión. Está también la iglesia evangélica que tiene mucha presencia y la iglesia católica que también tiene mucha presencia. También pueden ser un acto de bien válido, las comunidades evangélicas, las comunidades católicas, también bueno si tú quieres, podemos hacer un nexo con los grupos no sistémicos, porque ellos igual tienen una opinión del tema, aunque a nosotros no nos apoyan, no están de acuerdo con lo que nosotros hicimos. Nosotros estábamos bien relacionados hace años, muchos años atrás, pero nosotros rompimos con todos esos movimientos, también rompimos con todos los bloques políticos, trabajamos más bien, trabajamos en una perspectiva políticamente se podría decir más comunitaria, entonces rompimos con los moldes clásicos,

de que el partido la vanguardia... No por eso rompimos con ese esquema pero igual es política. Nosotros también tenemos proyecto político, independencia política, las comunidades se constituyen de organismos políticos sociales, sociopolíticos... claro ahí hay toda una dinámica que hemos construido, pero nosotros lo hemos hecho, Cuando de repente llega un movimiento a nivel nacional que se plantean cosas, nosotros lo estamos haciendo, ganamos una elección, así con nada, nosotros pusimos todo, vehículo, gente profesionales, que están en esta línea de trabajo, la campaña del alcalde actual la hicimos prácticamente nosotros con todo, esperamos que se mantenga en esta línea, esa es nuestra esperanza...

No lo que pasa que hay una definición bien distinta entre lo que es el movimiento social independiente, en donde nosotros estamos como parte de este movimiento y lo que es la dinámica institucional porque la municipalidad debe como haber cambiado como 5porciento...

¿Quién? Algunos comunistas sí? Básicamente los que se niegan son ellos, no participarían de lleno, ellos hicieron un trabajo en algunas poblaciones como en la victoria, san Joaquín, lo valedor norte, en la villa Alessandri, todos nosotros teníamos el mapa donde estaban ellos trabajando fuerte, y nosotros en esos lugares no nos relacionamos con ellos, si no que hicimos un trabajo más social, con las comunidades porque esto es comunitario... Si... no, en lo que si nos confrontamos en lo que fue el movimiento contra el Rancagua exprés, ahí nosotros dirigimos lo que fue... O sea conformamos con nuestros compañeros de al lado, la coordinadora por un tren subterráneo... lo que pasa que lo que la Claudina dirige a todo un movimiento, con senadores, diputados, con Tellier con montes, pero no lo pescaban mucho, ellos cuando estaba Piñera de presidente lo trataban súper mal que era un fascista que iba a empobrecer más a la gente. Termino la elección gano la Bachelet y ella al otro mes firma el mismo proyecto que se suponía que con Piñera era fascista, el mismo mismo, y no le dijeron a nadie, de hecho nos enteramos, de hecho los concejales también por se enteraron como un mes después de que estaba firmado el proyecto.

No nada, esto fue manejado desde arriba, lo que pasa es que hubieron vario movimientos, uno ellos legalmente lo firmaron legalmente a través de la campaña de su gente digamos, o sea todo lo legal lo hicieron, pero otro lado desde el movimiento social ellos hicieron como una división del movimiento, empezaron a coartar gente, al otro lo empezaron a desprestigiar, nosotros estábamos puestos en el lado de la nueva independencia ahí eran las grandes protestas y ahí metieron harta represión, harto allanamiento...

Es que estas se hicieron en varias líneas, porque se hizo la parte ambiental, la parte legal, se le exigió a los diputados que presentaran una moción en el congreso, eso se votó se ganó, se ganó... no me acuerdo como se llama, el congreso le dio una orden a pinilla y al ministro de transporte de que trabajaran en una solución subterránea para acá, pero de todas formas nosotros le ganamos en todos lados, hicimos una consulta aquí, ocho mil personas, el 98% aprobó digamos el tren subterráneo, el proyecto que nosotros teníamos, el tren subterráneo y un parque intercomunal por arriba que eliminara todo, eliminara las barreras, recuperamos todo ese espacio que era puro basural impresionante, ahora nosotros nos hemos dedicado a limpiar mucho ahí.

El tren siempre ha estado por la comuna, el tren que existía, pero era un tren entre comillas donde uno llegaba y pasaba, el tren pasaba tarde mal y nunca, más bien la gente que era porque se tiraba al tren o borrachos o drogadictos se quedaban ahí a dormir.

No... Esa línea existía, prácticamente no hubo expropiaciones lo que pasa es que ellos para poder hacer más amigable el proyecto, lo que ellos hicieron fue ponerle muchas entrecomillas mitigaciones, entonces ya vamos a hacer parque, vamos a hacer esto, vamos a poner ascensores, vamos a poner cámara, vamos a poner luz, porque como las escaleras que hicieron son súper altas y supera sí, hay mucho caso. Entonces iban a poner ascensor, cámara y que además iban a asegurar que... es que tú de arriba desde cuando te subes, tu ve todos los edificios, ves las casas, se ve bonito pero para ellos no, porque toda la privacidad la perdieron todo, que lo que exigían, ellos se comprometieron a poner algo que cubriera que impidiera que la gente estuviera mirado, pero de eso... nada. Pusieron los ascensores pero están siempre malos...

No... Los ascensores están en algunos pasos que hay, por ejemplo en la victoria, por aquí mismo en unas cuadras más abajo hay otro. Allá hay otro digamos, hay como dos lugares de ascensores, el paso de allá pa acá es por allá por Callejón Ovalle o por Ossandon, entonces son hartas las distancias, antes tu teniai pasos por todos lados, entonces tu pasabai nomas, entonces hay todo un tema, es un temazo.

Yo tengo varios materiales de eso, yo tengo guardado todo, a nosotros nos derogaron el proyecto que teníamos, pero eso no significa que aquí no vayan a hacer el tren subterráneo, pensamos que lo que ello están haciendo, todo lo que hicieron, bueno de partida es totalmente antipopular acá en la comuna, pero además no va a ser comercialmente favorable para ellos, ya han atropellado gente, ya lo asesores están malos, ya han venido la televisión a hacer reportajes... y lo único que falta que vengan de nuevo a tomarse la línea, y ahí se les acabo la operatividad, si la cuestión... ahí por donde quieran les paran la línea, yo veo de mucho de parte de ella, de hacerlo de hacerlo. Nosotros tenemos claro que tiene que ver con el componente inmobiliario que hay en la sexta región, que tiene que ver con los condominios que hacen ahí,

las propiedades y bla bla bla, y los negocios medios truchos que tienen ahí con capital extranjero y recursos de Chile. O sea nosotros lo tenemos claro, por eso que tuvimos tanto apoyo de la comunidad en esto, si a nosotros lo que nos derrotó fue el tema de la nueva mayoría, los conglomerados políticos.

## ANEXO 4: SISTEMATIZACIÓN DE LAS INSTANCIAS DE PARTICIPACION

### MATRIZ FODA TÉCNICO POR CADA SUBSISTEMA

Los antecedentes técnicos desarrollados en el capítulo 3, en torno al Análisis Interno de los subsistemas social-económico-urbano, se sistematizan por medio de una Matriz FODA que agrupará los factores internos que determinan fortalezas y debilidades del territorio, y los factores externos que determinan oportunidades y amenazas del entorno.

Ello permitirá generar matrices diferenciadas que posteriormente serán integradas en base a la construcción de una Matriz FODA Consolidada, desarrollada en el punto 4.2.2. del cuerpo de este estudio aplicado, que posteriormente guiarán la definición de los Factores Críticos de Decisión a tener en cuenta en nuestro plan.

A continuación, se detalla cada subsistema abordado, con el despliegue en los siguientes cuadros D1, D2 y D3

CUADRO D1: MATRIZ FODA DEL SUBSISTEMA SOCIAL

SUBSISTEMA SOCIAL		
INTERNOS	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Incremento de población intercensal 2002-2012</li> <li>② Gran sentido de arraigo y pertenencia del territorio</li> <li>③ Continuidad histórica de las organizaciones comunitarias en el territorio</li> </ul>
	D	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Baja densidad poblacional que saturaron tempranamente la disponibilidad de terrenos</li> <li>② Alta concentración de población económicamente activa, que demanda empleo y oferta habitacional.</li> <li>③ Alta concentración de adulto mayor, que demanda salud y equipamiento social</li> <li>④ Alta concentración de NSE homogéneamente vulnerable, segregada socialmente</li> </ul>
E	O	① Desarrollo urbano incipiente tras la inversión pública del Metro
	A	① Incremento de población inmigrante que agudiza hacinamiento.

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

CUADRO D2: MATRIZ FODA DEL SUBSISTEMA ECONÓMICO

SUBSISTEMA ECONÓMICO		
FI	L	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Áreas con incremento del valor de suelo tras la inversión pública del Metro.</li> <li>② Alto grado de tenencia propia que permitirán instaurar mecanismos de gestión de propietario con carácter vinculante.</li> </ul>
	D	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Incremento en el valor de suelo restringido al uso habitacional</li> <li>② Procesos de valoración aletargados en torno a las cercanías del Metro Lo Valledor</li> <li>③ Concentraciones de transacciones inmobiliarias desincentivadas en torno al Metro, por deterioro físico del sector</li> </ul>
		① Incipiente proceso de renovación urbana, que deben acompañarse por mecanismos de gestión que incorporen vivienda integrada e infraestructura urbana

FE	O	<ul style="list-style-type: none"> <li>② Aun no es posible advertir compras masivas de terrenos para su fusión, lo que permite anticiparse a la renovación urbana y comprar suelo sin incremento de valorización</li> <li>③ El incremento en la valoración de suelo de usos comerciales en torno al Metro debe potenciarse</li> </ul>
	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Bajo avaluó fiscal, que impedirá incrementar los impuestos territoriales por concepto de desarrollo inmobiliario</li> <li>② El creciente atractivo en torno al Metro, advierte procesos de renovación urbano diferenciados en el territorio.</li> </ul>

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

CUADRO D3: MATRIZ FODA DEL SUBSISTEMA URBANO

SUBSISTEMA URBANO		
FACTORES INTERNOS	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Conectividad privilegiada que incrementa de valoración de suelo</li> <li>② Aplicabilidad de Subsidio de Renovación Urbano</li> <li>③ Ubicación estratégica del sector norte</li> <li>④ Disponibilidad de áreas verdes a escala comunal</li> <li>⑤ Territorio con vocación industrial y comercial de escala metropolitana</li> </ul>
	D	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Estructura vial fragmentada que propicia focos de inseguridad, desincentiva el desarrollo inmobiliario y dificulta la eficiencia a los desplazamientos</li> <li>② La vía troncal Salesianos se encuentra truncada hacia el Mercado de Lo Valledor</li> <li>③ Saturación, baja frecuencia y baja cobertura de los recorridos de Transantiago</li> <li>④ Déficit a escala barrial de áreas verdes y espacio público y terrenos disponibles</li> <li>⑤ Baja nueva oferta de actividades económicas en torno al metro</li> <li>⑥ Identificación de sitios eriazos que están edificados, por lo que no es posible su utilización.</li> <li>⑦ No existe nueva oferta habitacional</li> <li>⑧ Estructura predial fragmentada, que ampliación de la vivienda y desincentiva desarrollo inmobiliario.</li> <li>⑨ Alto grado de deterioro de la vivienda</li> <li>⑩ Altas concentraciones de vivienda con hacinamiento</li> </ul>
FACTORES EXTERNOS	O	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Inversión sectorial que incrementará intermodalidad en estación Lo Valledor con terminal de bus, autopistas y ciclovías, que promueven una vocación de actividades económicas</li> <li>③ El Incipiente proceso de renovación urbana deberá prever la disposición de terrenos vacantes para equipamiento comunal.</li> <li>④ Medidas compensatorias de EFE que ayudaran a resolver déficits de áreas verdes y espacio público</li> </ul>
	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Incremento del valor de suelo que puede generar presiones inmobiliarias para que el residente venda a un bajo costo</li> <li>② Barrera físico espacial de las autopistas que limita el radio expansivo del desarrollo inmobiliario de las comunas vecinas.</li> <li>③ Próximos desarrollo inmobiliario de Santiago al Sur y Cerrillos al poniente que podrían generar demandas al territorio comunal</li> </ul>

FUENTE: ELABORACION PROPIA 2017

## INSTANCIAS DE PARTICIPACION CIUDADANA

La recopilación de antecedentes levantados en las instancias de participación con la comunidad, en las entrevistas semiestructuradas con los principales actores involucrados y en los extractos de fuentes secundarias recopiladas del sector privado, en torno a las principales problemáticas y desafíos urbanos advertidos tras la llegada del Metro, se desarrollarán a partir de la categorización en base los principales subsistemas abordados, para su posterior caracterización FODA.

Ello permitirá generar matrices diferenciadas que posteriormente serán integradas en base a una Matriz Consolidada de Participación, desarrollada en el punto 4.3.2. del cuerpo de este estudio aplicado.

## JORNADAS PARTICIPATIVAS Y CONSULTAS CIUDADANAS

La sistematización de antecedentes levantados en las diversas instancias de participación ciudadana con la comunidad, asociadas a la realización de jornadas participativas y consultas ciudadanas, se desarrolla a continuación en la siguiente Matriz FODA del cuadro D4

CUADRO D4: MATRIZ FODA LEVANTADA POR LA COMUNIDAD

SOCIAL	
F	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Al interior de cada junta vecinal hay interés en trabajar en torno a la opinión ciudadana de un nuevo PRC y PLADECO el 2017.</li> <li>② Parte de la comunidad sabe sobre sus derechos para participar de estos instrumentos de planificación urbana</li> </ul>
D	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Ya ha habido procesos de expulsión de residentes vulnerables que han vendido sus viviendas</li> <li>② Juntas de vecinos no constituidas, que deben fortalecerse para dar a conocer nuestro descontento en instancias como la de cambios al PRC</li> </ul>
O	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Censo 2017 permitirá focalizar planes y programas públicos en base a datos actualizados</li> </ul>
A	
ECONOMICO	
F	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Alto grado de tenencia propia</li> </ul>
D	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Intensificación de uso bodegaje y talleres contiguos a áreas residenciales en desmedro de su calidad de vida, no así la actividad comercial</li> </ul>
O	<ul style="list-style-type: none"> <li>① La comunidad reconoce la existencia de propuestas para generar un pago diferenciado de impuesto territorial, aumentándoselos al privado o inmobiliario cuando exista incrementos de valoración y renovación urbana</li> </ul>
A	
URBANO	



F	① Actuación de Programas de mejoramiento de espacio publico
	② Se considera construcción de servicios de salud
D	① Vivienda existente cercana al metro se ve continuamente afectada por ruido y vibraciones con daño estructural
	② Demanda de adulto mayor por accesibilidad y equipamiento social
	③ Déficit de áreas verdes y espacio publico
	④ Déficit de nueva oferta habitacional
	⑤ Resolver incompatibilidad de usos ruidosos con vivienda
	⑥ El inversionista privado con sus estrategias llevo en paralelo a la propuesta de actualización del PRC el 2007, se detectaron estrategias en que se compraba y se deja en abandono la propiedad, se compraban viviendas para transformarlas en talleres o bodega con alto ruido y flujo de camiones y la gente que vivía ahí se tuvo que ir, se compraban propiedades en esquina y las fueron fusionando. Por lo que cuando se anuncia el metro el 2011 los inversionistas ya habían empezado su negocio, ya se compraron todas las esquinas cercanas al Metro
O	① Aumento de plusvalía de las propiedades por el metro
A	① Instalación de comercio ambulante de personas que no son del barrio
	② Alza percepción de inseguridad por mayor flujo de personas
	③ Instalación de nuevos locales en av. Carlos Valdovinos que ha aumentado el flujo de personas en el barrio
	④ La comunidad no quiere desarrollo inmobiliario en altura
	⑤ Expropiación de zonas residenciales en torno a la autopista 78 al 2021

ELABORACIÓN PROPIA 2017

El análisis permite advertir que existen problemáticas comunes (en verde) entre la Matriz FODA consolidada de antecedentes técnicos y la percepción ciudadana de los vecinos.

Mientras que, se levantan otras nuevas atinentes, como que: la población tenga conocimiento y conciencia de la importancia de su participación ciudadana en los procesos de planificación. Además, se destaca como antecedente relevante la detección de amenazas provenientes del sector privado, que hace más de 10 años ha ido generando transformaciones en la morfología urbana del sector, por medio de estrategias en el mercado de suelo ya ha generado la expulsión de antiguos residentes y la compra de propiedades en áreas estratégicas.

### ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS A LOS PRINCIPALES ACTORES INVOLUCRADOS

Las entrevistas desarrolladas al actual alcalde Juan Rozas, la ex alcaldesa Claudina Núñez, el actual asesor urbano Sebastián Hernández y ex asesor Claudio Contreras, permitió conocer con mayor objetividad y continuidad (3 periodos alcaldicios), las principales problemáticas y desafíos urbanos advertidos tras la llegada del Metro que identifica la contraparte técnica del municipio, sintetizados en el siguiente cuadro D5:

CUADRO D5: MATRIZ FODA LEVANTADA POR LA CONTRAPARTE TÉCNICA DEL MUNICIPIO

SOCIAL	
F	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Generación de alianzas estratégicas entre la comunidad y el municipio que permitieron levantar de planes o programas sectoriales.</li> <li>② Generación de instancias de participación activa y vinculantes en temas relativos a Metro y PRC</li> </ul>
D	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Alta concentración de adulto mayor que no está interesado en vender sus propiedades</li> <li>② Altos índices de allegamiento, que no va a disminuir, si no se entrega oferta habitacional interna, ya que muchos están en esta condición por el arraigo que tiene con el territorio, más que por vulnerabilidad</li> </ul>
O	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Promover la capacitación técnica para incorporarlos como contraparte activa</li> </ul>
A	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Población joven profesional que ha tenido que desplazarse a otras comunas, porque acá no hay oferta habitacional disponible para ellos</li> </ul>
ECONÓMICO	
F	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Alta grado de tenencia propia, lo que advierte la necesidad de contar con mecanismos de gestión para sumar a los propietarios al desarrollo</li> <li>② Potencial de desarrollo con la llegada del metro</li> <li>③ Incremento en el valor del suelo por el anuncio del Metro</li> </ul>
D	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Las restricciones del PRC no hacen rentable el desarrollo en la comuna</li> </ul>
O	
A	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Acoso de grandes promotores inmobiliarios a las autoridades municipales para promover instrumentos de planificación más liberalizados a cambio del desarrollo de otros proyectos</li> </ul>
URBANO	
F	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Alta conectividad de transporte público de grandes distancias vía Metro y Tren</li> <li>② Desarrollo urbano en base a la alianza estratégica sector privado-comunidad-autoridad local con la implementación del Núcleo Ochagavía</li> <li>③ Vida de Barrio</li> <li>④ Existe incentivo por parte del gobierno central de desencadenar el desarrollo urbano de la comuna</li> </ul>
D	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Barrera físico-espacial del proyecto Rancagua Express y autopistas</li> <li>② Transantiago no responde a las necesidades de desplazamiento que requiere la gente</li> <li>③ Suelos blandos por av. Carlos Valdovinos y poblaciones aledañas con pavimentos y casas en mal estado estructural.</li> <li>④ Usos incompatibles entre talleres-bodegaje -industria y vivienda</li> <li>⑤ Bajo desarrollo urbano en la comuna que si se ha dado en el resto de comunas Pericentrales</li> <li>⑥ No hay espacio ni oferta disponible en la actualidad, que haga frente a demanda habitacional</li> <li>⑦ El PRC no puede pretender congelar en el tiempo el desarrollo urbano de la comuna, porque no hace frente a las demandas del territorio</li> <li>⑧ La industria no se relaciona con el territorio, ni con la comuna, ni con su entorno inmediato</li> <li>⑨ Estructura predial atomizada, que no es rentable para el inmobiliario</li> <li>⑩ Comuna estigmatizada por alta concentración de vivienda social y NSE bajo</li> </ul>

O	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Estructurar una red de conectividad intermodal ciclovía-bus-metro-tren-autopista</li> <li>② Propiciar la vocación comercial de av. Carlos Valdovinos con su debido ensanchamiento y veredas amplias</li> <li>③ Propiciar la constitución de pequeño subcentro de comercio y servicios por el eje de Carlos Valdovinos y oferta habitacional en altura</li> <li>④ El desarrollo Urbano debe pensarse con la comunidad para impedir su desplazamiento y expulsión</li> <li>⑤ Se debe impulsar desarrollo inmobiliario con contratos de compraventa de terrenos al residente preexistente, para que se da sus terrenos, pero se le asegure vivienda del mismo estándar en el proyecto, más vivienda integrada para integración social</li> <li>⑥ El municipio cree que el desarrollo urbano no puede dejar al privado, pidiendo ayuda al ministerio para generar un plan estratégico a través de diferentes instrumentos con una gestión público-privado, vivienda social, con intervenciones potentes de manzanas, de reestructuración vial porque los PRC se quedan cortos frente a herramientas de gestión</li> <li>⑦ Actualización de PRC permitirá focalizar el desarrollo inmobiliario en torno al metro, regulado según imagen urbana consensuada con la comunidad</li> </ul>
A	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Presiones del sector privado por comprar propiedades en sector de El Carmelo y El Mirador</li> <li>② Susto en los barrios por el desarrollo de nueva oferta habitacional en altura y pase lo que pasó en Estación Central</li> <li>③ Percepción de inseguridad con incremento de flujo peatonal en torno al Metro</li> <li>④ Desarrollo inmobiliario en terrenos de Santiago, cercanos a la comuna, saturara el sistema vial y servicios sociales de la comuna</li> </ul>

ELABORACIÓN PROPIA 2017

La sistematización de antecedentes levantados, permite advertir que existen problemáticas comunes ya detectadas en la Matriz FODA consolidada de antecedentes técnicos (en verde), y otras ya detectadas en la Matriz levantada con la comunidad (en celeste).

Mientras que, se levantan otras nuevas, como que ya han existido alianzas estratégicas de gestión entre gobierno central-municipio-comunidad, que la condición de allegamiento también se da por el arraigo de su población adulta más que por vulnerabilidad social, mientras que la población joven profesional valora más su independencia con mejores estándares y se van, y que existe acoso de grandes promotores inmobiliarios a las autoridades locales para que se liberalicen las alturas. Además, se destaca como antecedente relevante que el municipio reconoce que el desarrollo urbano debe hacerse por medio de un instrumento estratégico con mayores competencias de gestión para la coordinación entre actores, incorporación de vivienda integrada e intervenciones estructurales en la configuración predial y vial.

### EXTRACTOS DE FUENTES SECUNDARIAS DEL SECTOR PRIVADO

Las principales problemáticas y desafíos urbanos advertidos tras la llegada del Metro por parte del sector privado, asociado a empresas inmobiliarias y representantes del Mercado de Lo Valledor, se extraen de fuentes secundarias de información, para luego sistematizarlas en el siguiente cuadro D6.

CUADRO D6: MATRIZ FODA LEVANTADA POR EL SECTOR PRIVADO

ECONÓMICO	
F	
D	
O	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Expectantes a las posibilidades de negocio que se anticipan con la llegada del Metro</li> <li>② Contemplan sinergias entre el sector público-privado</li> <li>③ La apertura a desarrollo inmobiliario en altura condicionará el incremento del valor de suelo del sector, permitiéndole acoplarse a los precios de mercado que el resto de comunas tienen en torno al metro</li> </ul>
A	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Aventuran que el desarrollo inmobiliario en el sector, aumentará la rentabilidad global del inversionista inmobiliario a un 10%</li> <li>② Se debe aprovechar la inversión en transporte para densificar, sino esta inversión no será rentable y se perderán plusvalía</li> </ul>
URBANO	
F	① Aumento de plusvalía en torno al metro
D	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Califican de mezquinos a los sectores de la comunidad que pretende mantener las bajas densidades en la ciudad a expensas de obligar a otros sectores vulnerables a desplazarse a la periferia</li> <li>② Transantiago no responde a las necesidades de desplazamiento</li> <li>③ Déficit en infraestructura urbana, infraestructura vial</li> </ul>
O	<ul style="list-style-type: none"> <li>① Plantean que no se quiere densificar con edificios de 30 pisos sin equipamientos ni servicios complementarios como sucedió en la av. Santa Isabel en Santiago</li> <li>② Impulsar desarrollo inmobiliario en altura e intensificar uso comercial y de servicios en torno al metro, con un rango de influencia de 8 cuadras de cada estación</li> </ul>
A	

ELABORACIÓN PROPIA 2017

La revisión de antecedentes recopilados, permite advertir que existen problemáticas comunes con la Matriz FODA consolidada de antecedentes técnicos (en verde), sin embargo, no se comparten visiones comunes con los planteamientos levantados por la comunidad.

A su vez, también se levantan nuevos antecedentes relevantes, como que se contemplan alianzas estratégicas entre el sector público-privado, que la apertura a desarrollo inmobiliario permitirá a la comuna acoplarse a las tendencias de valor de suelo que el resto de las comunas ya experimenta en las cercanías del metro.

Además, se advierte que se exponen algunas visiones alarmistas y pesimistas frente al freno del desarrollo inmobiliario, como que: si no se impulsa su apertura se perderán las plusvalías

generadas por el Metro y que los sectores que no quieren aumentar sus densidades y alturas son individualistas y no piensan en el mejor interés de los sectores vulnerables que deberán localizarse en la periferia.