0307

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

MEMORIA EXPLICATIVA

MODIFICACIÓN PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO PRMS-105

"SECTOR SURORIENTE COMUNA DE CERRILLOS"

AGOSTO 2016

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

0308

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

INDICE DE CONTENIDOS

1 FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA 2

2 MARCO LEGAL VIGENTE 2

2.1 Ley General Urbanismo y Construcciones (LGUC) 2

2.2 Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) 3

2.3 Política Nacional de Desarrollo Urbano 4

2.4 Ley 19.300 de Bases Generales del Medio Ambiente, modificada por la Ley 20.417. 7

3 CONTEXTO URBANO 8

3.1 Dinámica Urbana del Área de la Modificación PRMS-105 8

3.2 Proyectos Relevantes en el área 9
3.2.1 Proyectos de nivel Metropolitano: Ciudad Parque Bicentenario 9
3.2.2 Desarrollo de Proyectos de nivel comunal 11

3.3 Iniciativas de Gobierno en el Área 12
3.3.1 Subsidio de Interés Territorial: una buena alternativa de co financiamiento 12
3.3.2 Construcción de la Línea 6: Estación Cerrillos 13

3.4 Catastro Urbano del Área 14
3.4.1 Usos de suelo 15
3.4.2 Altura de las Edificaciones 15
3.4.3 Densidad Habitacional 16
3.4.4 Vialidad 16

4 PROPUESTA URBANA DE LA MODIFICACIÓN PRMS-105 18

4.1 Criterios de Desarrollo Sustentable 18

4.2 Objetivos Ambientales de la Modificación PRMS-105 19

4.3 Alternativas de Ordenamiento Territorial 19

4.4 Modificación PRMS-105 SECTOR SUR ORIENTE COMUNA DE CERRILLOS 22
4.4.1 Modificaciones a la Ordenanza del PRMS-1994 22
4.4.2 Normas Transitorias para la comuna de Cerrillos 23
4.4.3 Vialidad Estructurante 28

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO - www.seremi13minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfonos 22 901 48 88 – 89 – 91

0308

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

1 FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA

La Modificación PRMS-105 Sector Suroriente Comuna de Cerrillos, tiene por objetivo dotar de normas urbanísticas a los terrenos del ex aeropuerto de Cerrillos y su área de resguardo aeroportuario, de manera de posibilitar el desarrollo de proyectos de edificación de vivienda, equipamiento y servicios, con la finalidad de recuperar y reutilizar terrenos con usos de suelo obsoletos al interior del área urbana, y darles un destino que generen impactos positivos en la calidad de vida de los habitantes del sector surponiente de Santiago.

El proyecto busca concretar el cambio de uso de suelo de Infraestructura Aeroportuaria a Zona Habitacional Mixta, y definir además normas urbanísticas transitorias en el nivel comunal para este territorio que le den estabilidad y certeza al desarrollo, a través de zonas normativas que reflejen lo planificado por el Plan Maestro Portal Bicentenario el año 2007 y recoger el desarrollo inmobiliario de los últimos años en el cabezal sur de esta área.

El área de estudio corresponde a un área de extensión urbana de una superficie de 300 ha aproximadamente y está delimitada por la avda. Departamental, avda. Pedro Aguirre Cerda, el límite suroriente de la comuna de Cerrillos, Calle Pablo Neruda, avda. Aeropuerto, la línea trazada al sur de la avda. Fernández Albano, avda. Lonquén y el límite oriente de la zona ZIEAM-5 del PRMS correspondiente a la Modificación "Reincorporación de Zonas Industriales Exclusivas", aprobada por resolución N° 06 del GORE de fecha 02.03.2000 (D.O. 20.03.2000).

2 MARCO LEGAL VIGENTE

La normativa legal vigente, en la cual se basa el desarrollo la presente Modificación PRMS-105 corresponde a la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza General, cuerpos normativos que regulan los contenidos que debe abordar el instrumento y su posterior trámite de aprobación.

2.1 Ley General Urbanismo y Construcciones (LGUC)

La Ley General de Urbanismo y Construcciones en su Artículo 35° indica los contenidos que deberá tener el Plan Intercomunal, y en su Artículo 36° señala la responsabilidad de la SEREMI en la elaboración y posterior aprobación del instrumento.

> **Artículo 35°.-** El Plan Regulador Intercomunal estará compuesto de:
>
> a) Una memoria explicativa, que contendrá los objetivos, metas y programas de acción;
>
> b) Una Ordenanza, que contendrá las disposiciones reglamentarias pertinentes, y
>
> c) Los planos, que expresen gráficamente las disposiciones sobre zonificación general, equipamiento, relaciones viales, áreas de desarrollo prioritario, límites de extensión urbana, densidades, etc..
>
> Para los efectos de su aprobación, modificación y aplicación, estos documentos constituyen un solo cuerpo legal.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

0310

Artículo 36º.- El Plan Regulador Intercomunal será confeccionado por la Secretaría Regional de Vivienda y Urbanismo, con consulta a las Municipalidades correspondientes e Instituciones Fiscales que se estime necesario, sin perjuicio de las normas especiales que se establezcan para el Area Metropolitana.

Elaborado un Plan Regulador Intercomunal, las Municipalidades respectivas deberán pronunciarse sobre dicho Plan dentro de un plazo de 60 días, contados desde su conocimiento oficial, vencido el cual la falta de pronunciamiento será considerado como aprobación.

Previa autorización de la Secretaría Regional correspondiente, un grupo de Municipalidades afectas a relaciones intercomunales podrán confeccionar directamente un Plan Regulador Intercomunal, el que deberá ser aprobado por dicha Secretaría, con consulta a los organismos fiscales que estime necesario, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente.

2.2 Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC)

La Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en su Artículo 2.1.7 el ámbito de acción del Plan Intercomunal y el Artículo 2.1.9 detalla el proceso de aprobación que se deberá llevar a cabo. En el área urbana deberá regular lo siguiente:

El ámbito propio de acción de este nivel de planificación territorial será el siguiente:

1. La definición del límite del territorio comprendido por el respectivo Plan Regulador Intercomunal.

2. En el área urbana:

a) La definición de los límites de extensión urbana, para los efectos de diferenciar el área urbana del resto del territorio, que se denominará área rural.

b) La clasificación de la red vial pública, mediante la definición de las vías expresas y troncales, así como su asimilación, de conformidad con el inciso segundo del artículo 2.3.1. de esta Ordenanza.

c) Los terrenos destinados a vías expresas, troncales y parques de nivel intercomunal, incluidos sus ensanches, afectos a declaratoria de utilidad pública en conformidad al artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

d) Las normas urbanísticas para las edificaciones e instalaciones destinadas a infraestructuras de impacto intercomunal.

e) Las normas urbanísticas que deberán cumplir las actividades productivas de impacto intercomunal.

f) La fijación de las densidades promedio y/o las densidades máximas que podrán establecerse en los planes reguladores comunales para su elaboración o modificación, preferentemente diferenciadas por comunas o sectores de éstas. [1]

g) La definición del uso de suelo de área verde de nivel intercomunal.

h) La definición de las áreas de riesgo o zonas no edificables de nivel intercomunal, de conformidad al artículo 2.1.17. de esta Ordenanza.

Con todo, mediante estudios de mayor detalle, los planes reguladores comunales podrán precisar o disminuir dichas áreas de riesgo y zonas no edificables.

i) El reconocimiento de áreas de protección de recursos de valor natural y patrimonial cultural, de conformidad al artículo 2.1.18. de esta Ordenanza, cuando corresponda.

Es importante destacar que el Plan Intercomunal define normas transitorias, de acuerdo a las atribuciones que le entrega el Artículo 2.1.3:

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO www.seremi13.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins Nº 874, piso 2º, Santiago. Teléfonos 22 901 48 88 – 89 – 91

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

Artículo 2.1.3. La elaboración y aplicación de los instrumentos de planificación territorial deberá realizarse, según el ámbito de acción propio de cada nivel, conforme a las disposiciones de este Capítulo.

Sin perjuicio de lo anterior, los Planes Reguladores Intercomunales o Comunales podrán establecer, sólo para territorios no planificados, disposiciones transitorias con carácter supletorio sobre las materias propias del otro nivel, las que quedarán sin efecto al momento de entrar en vigencia el instrumento de planificación territorial que contenga las normas correspondientes a su propio nivel. Estas disposiciones transitorias no serán imperativas para el nuevo instrumento. [1]

2.3 Política Nacional de Desarrollo Urbano

INTEGRACIÓN SOCIAL

"El Estado debe velar porque nuestras ciudades sean lugares inclusivos, donde las personas estén y se sientan protegidas e incorporadas a los beneficios urbanos: acceso a los espacios públicos, educación, salud, trabajo, seguridad, interacción social, movilidad y transporte, cultura, deporte y esparcimiento. Este objetivo debe ser prioridad nacional."

Objetivo 1.1. Garantizar el acceso equitativo a los bienes públicos urbanos

1.1.1 Fijar los componentes, características y estándares mínimos de calidad y cobertura para los bienes públicos urbanos: espacio público, conectividad, movilidad y acceso a medios de transporte, áreas verdes, equipamiento urbano de seguridad, telecomunicaciones, deporte, cultura, salud y educación.

Objetivo 1.2 Revertir las actuales situaciones de segregación social urbana

1.2.3 Desarrollar y promover proyectos de calidad en lugares especialmente carentes de espacios públicos y equipamiento, buscando lograr efectos ejemplares o demostrativos que puedan servir de detonantes de procesos de mejoramiento urbano.

Objetivo 1.3 Evitar el desarrollo de nuevas situaciones de segregación social urbana

1.3.5 Fomentar el emplazamiento de viviendas sociales en sectores con buena infraestructura, conectividad y equipamiento.

1.3.6 Promover la construcción de viviendas de mayor valor en sectores con alta concentración de vivienda social.

1.3.7 Incentivar el desarrollo de proyectos mixtos que contemplen viviendas de distinto costo, generando programas de subsidios especiales y considerando herramientas de integración espacial como la calidad arquitectónica del conjunto y el diseño de fachadas.

Objetivo 1.4 Reducir el déficit habitacional

1.4.1 Considerar la reducción del déficit habitacional como un objetivo estratégico del país que requiere planes permanentes de apoyo a los grupos vulnerables, mediante la implementación de políticas públicas que permitan a las familias ser partícipes del proceso de elección de su vivienda.

Objetivo 1.5 Establecer la siguiente política de suelo para promover la integración social

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

1.5.1 Implementar mecanismos normativos y de gestión pública que aseguren la disponibilidad de suelo para la vivienda social, orientados a las generación de barrios integrados y diversos.

1.5.2 Establecer medidas que propicien la utilización del suelo disponible o subutilizados al interior de las ciudades cuando este tenga atributos adecuados para proyectos de integración social urbana, especialmente en ciudades o sectores con altos grados de segregación social.

1.5.3 En el mismo sentido del lineamiento anterior, propiciar la disponibilidad de terrenos subutilizados de propiedad fiscal o de entidades relacionadas con el Estado. Lo anterior implica manejar catastros integrados de terrenos y generar un modelo de gestión de suelos públicos.

1.5.4 Utilizar las herramientas con que cuenta el Estado para adquirir y factibilizar terrenos para proyectos de integración social en casos que así lo requieran. Mantener catastros regionales actualizados para dicho efecto.

1.5.5 Resguardar que los Instrumentos de Planificación Territorial contemplen una permanente disponibilidad de suelo para viviendas de todo tipo y perfil social, tanto en extensión como en densificación.

Objetivo 2.7 Velar por la eficiencia de la inversiones en infraestructura pública en la ciudad y el territorio

2.7.1 Establecer en la planificación urbana condiciones de proporcionalidad entre la infraestructura de vialidad, transporte y equipamiento y la utilización del suelo asociada a la capacidad de dicha infraestructura. Deben evitarse situaciones de subutilización de la infraestructura por bajas densidades y usos prohibidos en los Instrumentos de Planificación Territorial.

2.7.2 Procurar el uso eficiente del espacio público, especialmente en materia de sistemas de transporte, favoreciendo los medios colectivos sobre el automóvil, especialmente en las áreas de mayor densidad.

2.7.3 considerar criterios de integración regional, de sistemas de ciudades y de complementariedad entre centros poblados en las decisiones de infraestructura interurbana.

DESARROLLO ECONÓMICO

"Las ciudades deben ser agentes de desarrollo económico, fuentes de innovación, emprendimiento y creación de empleo. Se entiende el concepto de desarrollo con una mirada integral, con responsabilidad social y bajo el concepto de sustentabilidad, armonizando el crecimiento y la inversión con las externalidades que los proyectos causen en las personas, localidades y territorios."

Objetivo 2.1 Generar condiciones urbanas que fomenten el desarrollo económico, la innovación y la creación de empleo.

2.1.1 Procurar el continuo mejoramiento de los atributos de las ciudades para atraer inversiones, generando condiciones urbanísticas atractivas para el desarrollo de proyectos e iniciativas productivas, comerciales y de servicios.

2.1.2 Prever una adecuada disponibilidad de suelo para nuevos desarrollos, tanto mediante procesos de densificación como de extensión, según las particularidades de cada ciudad y región.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

SEREMI METROPOLITANA DE VIVIENDA Y URBANISMO www.seremi13minvu.cl
OFICINA DE PARTES – Av. Libertador Bernardo O'Higgins N° 874, piso 9°, Santiago. Teléfonos 22 901 48 88 – 89 – 91

2.13 Promover en la planificación urbana los usos de suelo mixtos, que posibiliten el trabajo de las personas cerca del lugar donde residen, incluidos los usos comerciales, de servicios y de industrias compatibles. Lo anterior bajo criterios de manejo responsable de las externalidades y velando por una adecuada relación urbanística entre los diferentes usos.

2.1.4 Generar condiciones urbanísticas que permitan responder oportunamente a las demandas de vivienda, actividades productivas, equipamiento, infraestructura y bienes públicos urbanos de acuerdo a las oportunidades laborales de las distintas regiones y ciudades.

2.1.5 Fomentar la complementariedad entre los ejes funcionales, como corredores de transporte o autopistas, con usos peatonales o no motorizados. Asimismo, reconocer en los barrios sectores de tráfico lento o con sistemas no invasivos, que permitas usar el espacio público para funciones diferentes del tránsito de vehículos motorizados.

2.16 Incorporar en los estudios de preinversión de las obras mayores de infraestructura vial urbana aspectos urbanísticos relacionados con usos peatonales, ciclovías y accesibilidad universal, entre otros.

Objetivo 2.2 Integrar la planificación urbana con los programas de inversión

2.2.1 Asociar las decisiones de inversión pública multisectorial a los Instrumentos de Planificación Territorial y evaluar su rentabilidad social en función de planes más que de proyectos, considerando, además de los efectos socioeconómicos, los beneficios culturales y la calidad urbanística.

Objetivo 2.5. Establecer reglas que otorguen certeza al desarrollo de proyectos

2.5.1 Someter las inversiones y proyectos de construcción a reglas objetivas, estables y de aplicación general que permitan evaluar sus costos y beneficios de forma anticipada.

2.5.2 Establecer escalas de competencia en la toma de decisiones sobre la procedencia de construir instalaciones de infraestructura, especialmente aquella de carácter estratégico o de importancia nacional, como la relacionada con provisión de energía.

2.5.3 Establecer medidas para que los proyectos de gran escala controlen sus impactos y contribuyan el desarrollo del territorio intervenido y, especialmente, a mejorar la calidad de vida de las ciudades y pueblos relacionados.

EQUILIBRIO AMBIENTAL

"Los asentamientos humanos y productivos deben desarrollarse de forma sustentable, equilibrada con el medio natural, reconociendo y valorando los sistemas en que se insertan."

Objetivo 3.1 Considerar los sistemas naturales como soporte fundamental en la planificación y diseño de las intervenciones en el territorio.

3.1.6 Valorar la silvicultura urbana y la masa vegetal, el aporte de los árboles en la conformación del espacio público y en las condiciones ambientales del ecosistema urbano.

Objetivo 3.4 Medir y monitorear variables ambientales urbanas

3.4.3 Crear un sistema de indicadores de cumplimiento de los objetivos ambientales de los instrumentos de Planificación Territorial.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Objetivo 3.5 Fomentar el uso sustentable en ciudades y áreas de expansión

3.5.1 Favorecer los procesos de reutilización y densificación controlada al interior de las áreas urbanas y facilitar el desarrollo de áreas sin uso urbano al interior de las ciudades.

Objetivo 3.6 Fomentar la movilidad urbana a través del uso compartido del espacio público

3.6.1 Fomentar el tránsito peatonal y el uso de la bicicleta, y garantizar la accesibilidad universal con normas urbanísticas específicas para el espacio público.

2.4 Ley 19.300 de Bases Generales del Medio Ambiente, modificada por la Ley 20.417.

Párrafo 1º bis De la Evaluación Ambiental Estratégica

Artículo 7º bis.- Se someterán a evaluación ambiental estratégica las políticas y planes de carácter normativo general, así como sus modificaciones sustanciales, que tengan impacto sobre el medio ambiente o la sustentabilidad, que el Presidente de la República, a proposición del Consejo de Ministros, señalado en el artículo 71, decida.

En todo caso, siempre deberán someterse a evaluación ambiental estratégica los planes regionales de ordenamiento territorial, planes reguladores intercomunales, planes reguladores comunales y planes seccionales, planes regionales de desarrollo urbano y zonificaciones del borde costero, del territorio marítimo y el manejo integrado de cuencas o los instrumentos de ordenamiento territorial que los reemplacen o sistematicen. En esta situación el procedimiento y aprobación del instrumento estará a cargo del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el Gobierno Regional o el Municipio o cualquier otro organismo de la Administración del Estado, respectivamente.

La elaboración de las políticas y planes deberá contemplar las etapas de diseño y aprobación.

En la etapa de diseño, el organismo que dictará la política o plan, deberá considerar los objetivos y efectos ambientales del instrumento, así como los criterios de desarrollo sustentable de los mismos. Durante esta etapa se deberá integrar a otros órganos de la administración del Estado vinculados a las materias objeto de la política o plan, así como otros instrumentos relacionados con ellos, a fin de garantizar la actuación coordinada de las entidades públicas involucradas en los proyectos afectados por la política o plan. En el caso señalado en el inciso segundo, se deberán siempre considerar los instrumentos relacionados con capacidad vial elaborados por la autoridad competente.

En la etapa de aprobación, se deberá elaborar un anteproyecto de política o plan que contendrá un informe ambiental, que será remitido al Ministerio del Medio Ambiente para sus observaciones, para luego ser sometido a consulta pública por parte del organismo responsable.
Artículo 7º quáter.- La etapa de aprobación de la política o plan, culminará con una resolución del Ministerio sectorial, en la cual se señalará el proceso de elaboración de la política o plan desde su etapa de diseño, la participación de los demás organismos del Estado, la consulta pública realizada y la forma en que ha sido considerada, el contenido del informe ambiental y las respectivas consideraciones ambientales y de desarrollo sustentable que debe incorporar la política o plan para su dictación, así como los criterios e indicadores de seguimiento destinados a controlar la eficacia del plan o política, y los criterios e indicadores de rediseño que se deberán considerar para la reformulación de dicho plan o política en el mediano o largo plazo.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

3 CONTEXTO URBANO

3.1 Dinámica Urbana del Área de la Modificación PRMS-105

La comuna de Cerrillos ha sido históricamente identificada por la localización del Aeropuerto del mismo nombre y a su vez, por la zona industrial y de viviendas obreras situadas en torno a ellas.

El aeropuerto tuvo un importante rol en la ciudad hasta mediados de la década de los 70, cuando se inauguró el aeropuerto Arturo Merino Benítez situado en la comuna de Pudahuel, a partir de esa época comenzó a perder relevancia dado al traslado de los vuelos internacionales a estas nuevas instalaciones, caracterizadas por ser más modernas y de mayor tamaño.

Por otra parte, comenzó el proceso de emigración de las industrias contaminantes hacia zonas más alejadas de la ciudad, dado el impacto ambiental que éstas generaban.

Es por ello que la comuna de Cerrillos, pese a que aún mantiene diversas industrias en su territorio, ha comenzado a cambiar su identidad industrial y aeroportuaria característica, hacia considerarse una comuna mayormente residencial, producto de que se han generado cambios en los últimos años en el sector, gatillados principalmente por el desarrollo de proyectos viales, que le otorgan una conectividad a nivel intercomunal importante como son, la construcción de la Autopista Central, y los corredores del TRANSANTIAGO en las avenidas Departamental y Pedro Aguirre Cerda. También ha sido sustancial el anuncio de la construcción de la línea 6 del metro, la que tendrá la estación terminal frente al área que abarca la presente modificación PRMS-105. Dichas características, la convierten en una excelente opción para impulsar en este lugar un proceso de regeneración y renovación urbana, que permita un recambio de los usos de suelo en este sector de la ciudad y que capitalice las inversiones públicas realizadas por el Estado hasta ahora.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

Figura 1: Localización del área de la Modificación PRMS-105

Fuente: Elaboración propia en base a información de Google Earth - 2014

3.2 Proyectos Relevantes en el área

3.2.1 Proyectos de nivel Metropolitano: Ciudad Parque Bicentenario

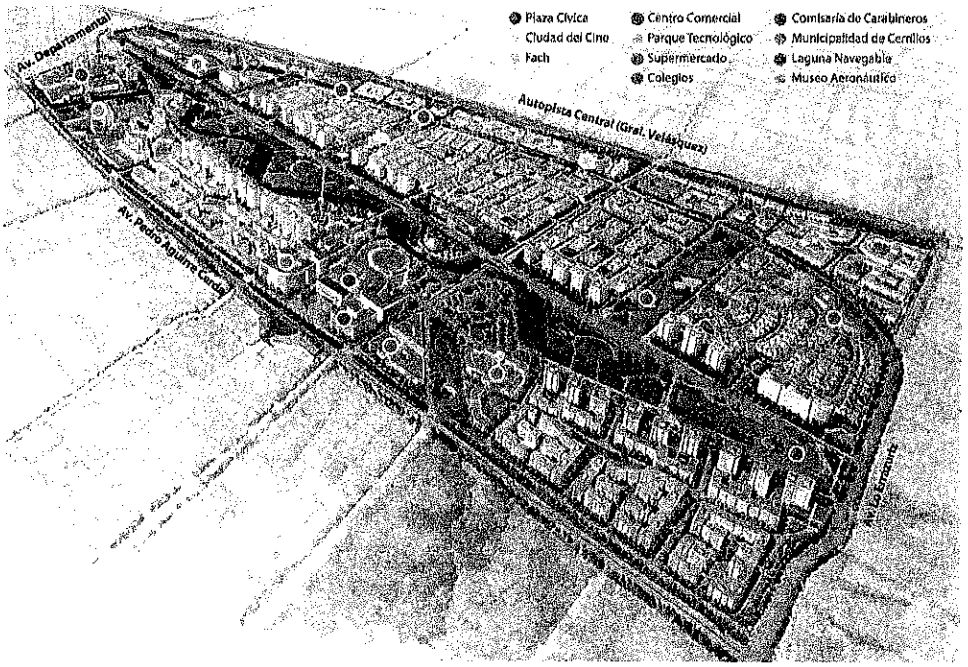
Ciudad Parque Bicentenario es un proyecto de gestión urbana liderado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que plantea la reconversión urbana de los terrenos del Ex-Aeródromo Los Cerrillos. El terreno, por su tamaño y localización constituye una oportunidad única para la implementación de políticas públicas que promuevan el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Santiago.

Se trata de un desarrollo al interior del anillo de Américo Vespucio, que busca explícitamente vincularse con una política de desarrollo urbano, de vivienda y barrio que innove respecto de la mera expansión urbana. Lo anterior mediante la recuperación de una zona aeroportuaria – el Aeródromo Los Cerrillos- de manera de aprovechar plenamente la actual capacidad de infraestructura instalada en el sector y la que ha sido planificada en el corto plazo, como también su localización estratégica en el Gran Santiago dada por su cercanía al centro de la ciudad y su buena relación con la red vial estructurante para acceder a otros puntos de la Santiago.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

Figura 2: Imagen Urbana Preliminar Proyecto Ciudad Parque Bicentenario



Fuente: Equipo CPB, 2008

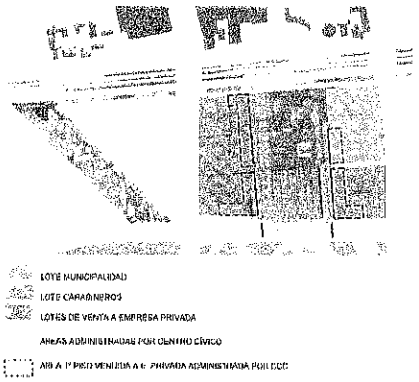
3.2.2 Desarrollo de Proyectos de nivel comunal

- **Centro Cívico de Cerrillos**

La comuna de Cerrillos tiene un origen histórico reciente, constituyéndose sólo a partir de 1992 como comuna, resultado de una secesión administrativa del territorio de Maipú y Santiago. Esta situación da origen a una comuna que no cuenta con una centralidad natural y carente de una estructura urbana jerarquizada, al respecto, el proyecto Ciudad Parque Bicentenario proyecta la conformación de un Subcentro Local al dotar a la comuna de un nuevo **Centro Cívico**, que reúna todas las actividades administrativas, públicas y municipales, así como un lugar de carácter simbólico para sus habitantes, donde realizar actos cívicos (ver Figura 3 y Figura 4).

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Figura 3: Plan Maestro de Cerrillos Centro Cívico



Fuente: Plan Maestro Centro Cívico Cerrillos Eliash Arquitectos, 2008

Figura 4: Imagen Plan Maestro de Cerrillos Centro Cívico

Fuente: Plan Maestro Centro Cívico Cerrillos Eliash Arquitectos, 2008

- **Loteos en el área sur**

Durante los últimos años se ha iniciado un desarrollo inmobiliario en el sector ubicado al sur de los terrenos del ex aeropuerto (cabezal sur), los que coincidían con parte del área de protección aeroportuaria situación que cambió luego que el Ministerio de Defensa Nacional mediante el Decreto N°9 de fecha 05.01.2006 (D.O. 24.01.2006), **derogó las zonas de protección del aeródromo y radioayudas** del aeropuerto de Cerrillos; y la Dirección General de Aeronáutica Civil mediante la resolución N°302 de fecha 02.02.2006 (D.O. 08.02.2006), dictaminó **el término de sus operaciones y servicios aeronáuticos**. Con posterioridad se aprobó el MPRMS-80, instrumento de regulación intercomunal, el que le otorgó a estos terrenos el uso habitacional mixto y una densidad de 600 hab/ha, marco normativo sobre los cuales se han presentado permisos de edificación para construir viviendas, los que se encuentran en distintos estados: construcciones con recepción final, en obra y en proyecto.

3.3 Iniciativas de Gobierno en el Área

3.3.1 Subsidio de Interés Territorial: una buena alternativa de co financiamiento

El Subsidio de Interés territorial fue creado para fomentar el crecimiento de las ciudades hacia su interior, y se encuentra regulado por el Decreto Supremo N°40 del 2004 de Vivienda y Urbanismo (D.O. 19.03.2004). Financia propiedades de hasta 2000 UF y contempla un beneficio de 200 unidades de fomento, más un ahorro previo de 100 UF en el caso de viviendas de 1000 UF y de 200 UF para las que tienen un valor de hasta 2000 UF.

El público al cual están destinados estos proyectos es mayoritariamente de clase media, con ingresos de entre 600 mil y un millón de pesos.

La zona denominada de Desarrollo Prioritario en la comuna de Cerrillos corresponde al área delimitada por el eje Avda. Departamental, el eje Autopista Concesionada Avda. General Velásquez (coincidente con el límite comunal), la prolongación de la Avda. Lo Errázuriz y el eje Avda. Pedro Aguirre Cerda (ex Camino a Melipilla).

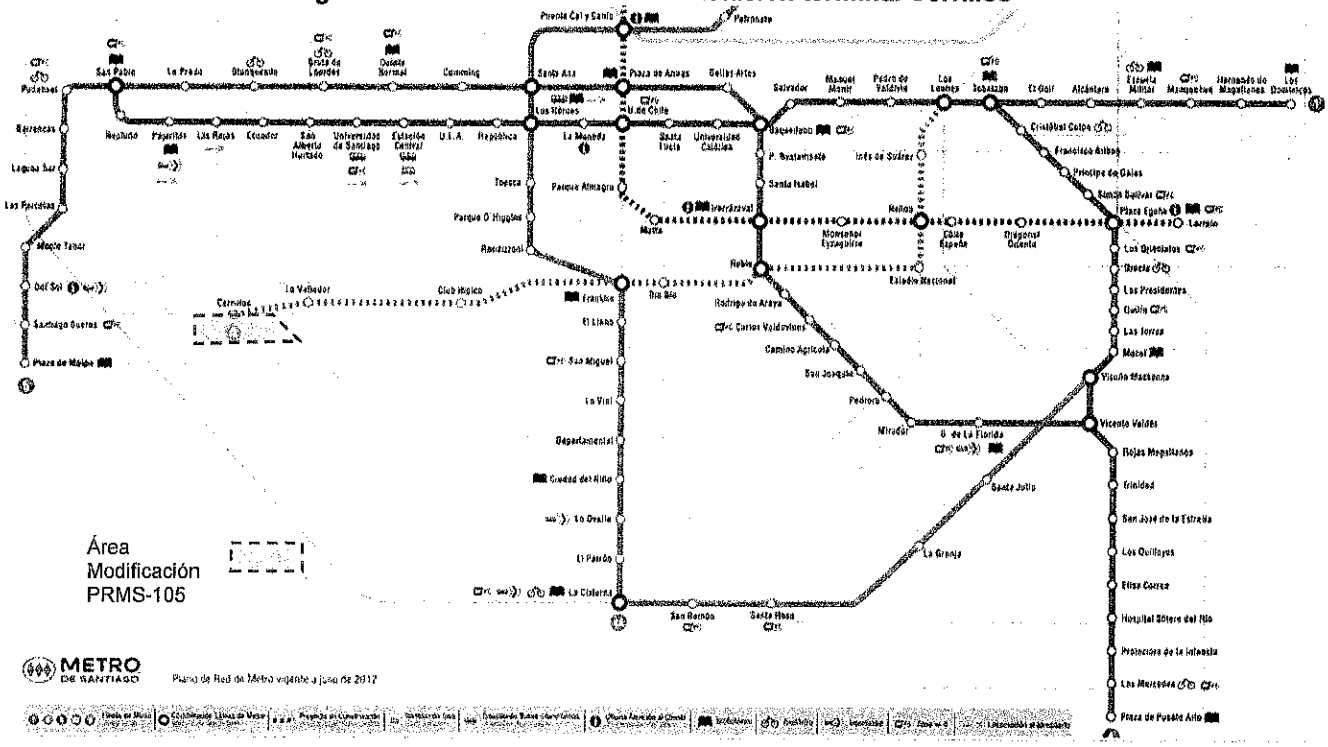
REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

3.3.2 *Construcción de la Línea 6: Estación Cerrillos*

La línea 6 del metro abarca en total 15,3 km y cuenta con 10 estaciones. Se calcula que beneficia directamente a 8 comunas y a cerca de 870 mil habitantes. El inicio de la construcción se proyecta para el año 2014 y su operación comenzaría en el 2016 (www.metrosantiago.cl).

Figura 5: Trazado de la Línea 6 – Estación terminal Cerrillos



FUENTE: www.metrosantiago.cl - 2013

En la comuna de Cerrillos, se proyecta la construcción de la Estación Cerrillos, la que estaría ubicada en el sector norte de la Ciudad Parque Bicentenario, en la intersección de la Avenida Departamental con Avda. Pedro Aguirre Cerda.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

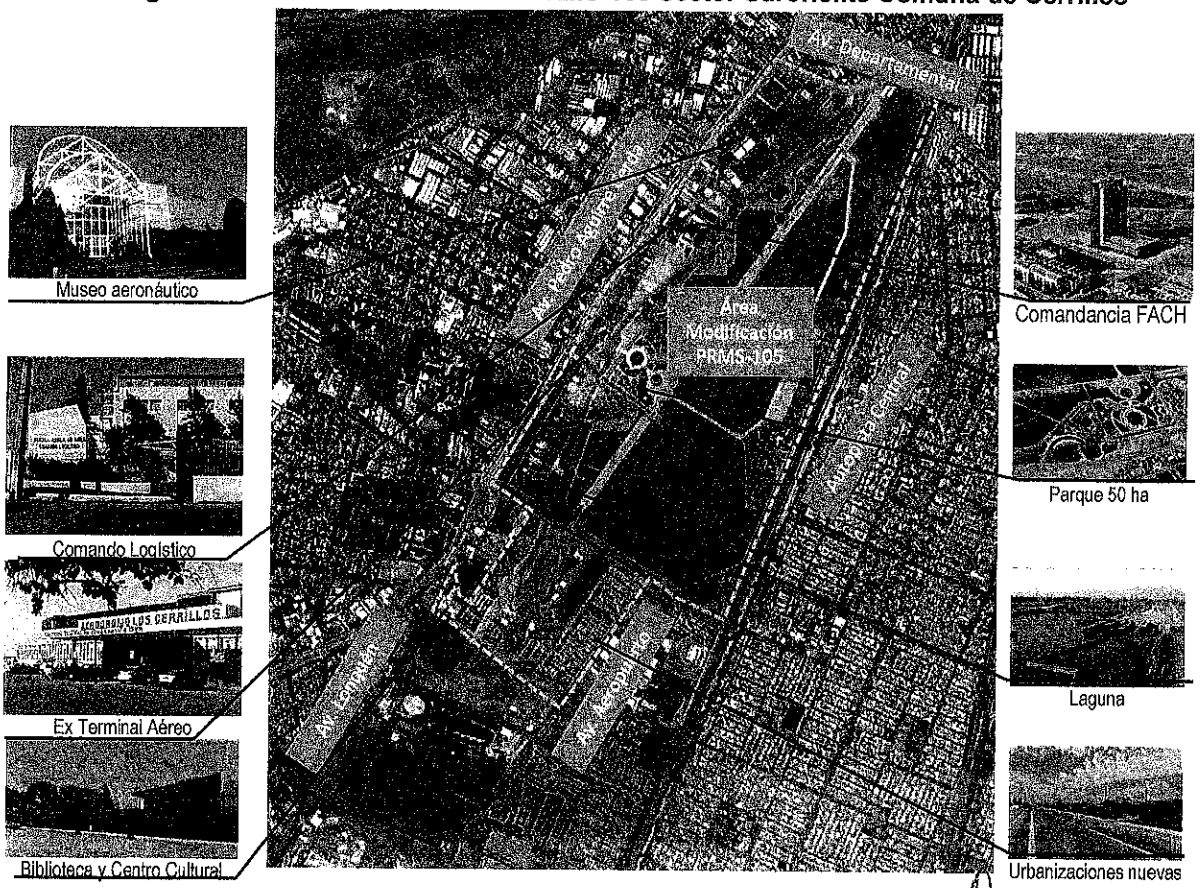
REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

3.4 Catastro Urbano del Área

El área de la Modificación PRMS-105 está emplazada entre las calles Av. Departamental, Av. Pedro Aguirre Cerda, Av. General Velásquez (Autopista Central), Calle Pablo Neruda, Av. Aeropuerto, el límite trazado al sur de la Avda. Fernández Albano y Avda. Lonquén.

Las características de este territorio, están fuertemente marcadas por su anterior uso de aeropuerto y por el cono de restricción aeroportuaria ubicado al sur del mismo, por lo que al interior del terreno existen mayoritariamente infraestructuras que prestaban servicios al uso aeronáutico comercial, y a la Fuerza Aérea de Chile y al sur una gran extensión de terrenos en los que se desarrollaba agricultura y que en la actualidad presentan un desarrollo inmobiliario incipiente (ver Figura 6).

Figura 6: Área de la Modificación PRMS-105 Sector Suroriente Comuna de Cerrillos



Fuente: Elaboración propia en base a imagen Google Earth - 2013

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Al recuperar este barrio y esta zona sur-poniente del Gran Santiago se está redireccionando el desarrollo inmobiliario de la ciudad y complementando los esfuerzos ya emprendidos de renovación urbana en zonas centrales y pericentrales de la ciudad de Santiago.

La recuperación de zonas aeroportuarias constituye en los países más desarrollados, una de las modalidades de renovación urbana de mayor relevancia. Podemos ver variados ejemplos de ello alrededor del mundo. En todos ellos se distingue el aprovechamiento para propósitos de ciudad, de extensos paños de terreno de buena localización, y se establecen diseños de alta calidad urbana y arquitectónica. Es el caso del proyecto Ciudad Parque Bicentenario de Cerrillos.

En estos territorios se busca crear un espacio que propicie la integración social entre familias de diversos sectores de ingresos, con una adecuada mezcla de soluciones habitacionales de distinto valor. Esta mixtura social es parte esencial del proyecto, pues con ella se pretenden generar condiciones apropiadas de convivencia ciudadana, las que se expresarán fundamentalmente en los amplios espacios de uso público que contempla el Proyecto.

- **Descripción del Proyecto**

El Proyecto consiste en el desarrollo urbano de los terrenos que en total suman una superficie aproximada de 250 hectáreas, que aspira albergar en 20 años a unas 60.000 personas aproximadamente, que vivirán en un barrio completo, con parques, equipamientos, servicios, comercio y redes que dan lugar a una modalidad de vida urbana socialmente integrada y con buena calidad de vida.

El desarrollo comienza con la construcción del Parque Cerrillos de 50 hectáreas que se extiende longitudinalmente por todo el terreno, aprovechando la antigua pista del aeródromo como "Boulevard de encuentro" y con una laguna artificial en uno de sus extremos. Contempla la plantación de una variedad importante de especies arbóreas y cuenta con fuente propia de riego.

Se espera configurar zonas de equipamientos, servicios, comercio y actividades administrativas simultáneamente al desarrollo de viviendas, tal como se expresa en el Plan Maestro diseñado para el efecto. Esta simultaneidad es la esencia de esta nueva forma de hacer ciudad: barrios equipados y con el mejor estándar de áreas verdes de Santiago.

- **Estado de avance del proyecto**

Hasta la fecha la inversión realizada por el Servicio de Vivienda y Urbanismo supera los US$ 15 millones. Las obras se han centrado en la construcción del Parque Cerrillos, el que ya se encuentra con vegetación, mobiliario urbano, iluminación, sistema de riego, 3.500 árboles plantados y una laguna de 2 ha. Además se han construido 2 tramos de la macroinfraestructura vial (Calles 1 y 5) y se han transferido los recursos necesarios a la empresa sanitaria (SMAPA) a través de la firma de un contrato de AFR para dotar de factibilidad sanitaria a los desarrollos inmobiliarios.

En cuanto a estudios, en estos años, además del Plan Maestro, se han realizado el diseño del Parque Cerrillos, la ingeniería de detalle de la totalidad de la macroinfraestructura vial (pavimentos, ductos, colectores, etc.), el estudio de Descarte Ambiental, el estudio de Plan Maestro del nuevo Centro Cívico de Cerrillos y del Centro Tecnológico, entre otros.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

6322

3.4.1 *Usos de suelo*

Orientando el análisis a una clasificación normativa, de acuerdo al Art. 2.1.24 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, y al catastro de edificaciones registrado (ver plano N°1 de anexo), es posible distinguir en el total del área de la modificación PRMS-105, 4 tipos de usos de suelo existentes en el sector: Residencial, Equipamiento, Infraestructura y Áreas Verdes, cuyo detalle es el siguiente:

1. **Residencial:** en el área del ex aeródromo se ubica el conjunto habitacional de casas pareadas de dos pisos en el lote ocupado por ex empleados de Caffarena y en el área del cabezal sur se han desarrollado en los últimos años los loteos de viviendas de las inmobiliarias ALUNHE, Galizzo y Aconcagua.
2. **Equipamiento:**
   - Culto y Cultura: Museo Aeronáutico y del Espacio, ligado a la DGAC y la FACH. En el sector del cabezal sur está la biblioteca y centro cultural de la Municipalidad de Cerrillos.
   - Servicios: ubicadas en el edificio del ex terminal aéreo, se encuentran algunas oficinas municipales y de SERVIU Metropolitano.
   - Deportes: los edificios e instalaciones dedicadas al deporte se concentran en el sector ubicado hacia la autopista General Velásquez y corresponden a clubes deportivos construidos antaño por la FACH para su uso en entrenamientos y recreación. Estos se componen de edificios menores, piscinas y canchas deportivas.
   - Seguridad: Corresponden a dependencias de la FACH principalmente ubicadas en el borde de la Avda. Pedro Aguirre Cerda, a partir del año 2011 trasladaron al terreno del área de modificación la Comandancia en Jefe, el Cuartel General y el Comando de Combate, además de otras reparticiones institucionales, radicándose el centro operativo de la institución, el que posteriormente fue declarado base militar.
3. **Infraestructura:** Estas instalaciones corresponden a hangares y talleres o bodegas que se localizan en el borde del terreno de Ciudad Parque Bicentenario enfrentando la Avda. General Velásquez, en la actualidad son funcionales a las actividades de la FACH.
4. **Áreas Verdes:** El Parque Cerrillos cabe destacarlo por su extensión de 50 hectáreas, el cual resulta gravitante para el desarrollo del proyecto, toda vez que va a dotar al sector de un espacio recreativo.

3.4.2 *Altura de las Edificaciones*

Respecto a la altura de las edificaciones se puede señalar que mayoritariamente ésta es baja a media en toda el área de la modificación PRMS-105 (ver plano N°2 de anexo).

Las mayores alturas están representadas por 3 edificios en el área de modificación estas son:
- Edificio institucional de la FACH (Delphos) de 18 pisos
- Edificio de viviendas de la inmobiliaria Aconcagua de 17 pisos (en proceso de construcción)
- Edificio del Comando Logístico de la FACH de 5 pisos

Luego, las alturas de las edificaciones descienden a 4 pisos, encontrándose en esta categoría el edificio del Terminal de Pasajeros y los hangares de la FACH ubicados tres de ellos hacia la Av. General Velásquez y los otros cercanos al Comando Logístico en el borde Avda. Pedro Aguirre Cerda. Otro edificio que presenta una altura destacable es el Museo Aeronáutico con 3 pisos aproximadamente.

En el sector del cabezal sur, los loteos de vivienda unifamiliares presentan una altura que oscila entre 1 a 3 pisos.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

3.4.3 Densidad Habitacional

El área de modificación PRMS-105 presenta población residente en el sector norte específicamente situada hacia la Av. Pedro Aguirre Cerda cercana a la intersección con Av. Departamental correspondiente a la Villa Caffarena y también en el cabezal sur, donde se han desarrollado durante los últimos años loteos de vivienda unifamiliar, los que se encuentran habitados parcialmente, es decir, sólo las etapas que cuentan con recepción final.

La distribución de las densidades se puede observar en el plano N°3 Densidad Habitacional del anexo.

3.4.4 Vialidad

La vialidad existente en el área de la modificación PRMS-105, corresponde por una parte a las vías expresas que bordean el territorio, que son a Av. Pedro Aguirre Cerda, Av. Departamental, Av. Lonquén, Autopista General Velázquez, y las vías de una categoría más bien colectora, que son Pablo Neruda, Av. Aeropuerto y parte de Fernández Albano (ver plano N°4 de anexo).

Al interior del área de la modificación PRMS-105 sólo existe vialidad que tiene trazados funcionales a la conexión que debe existir entre los edificios al interior del predio en que se localizan y las vías de borde -por ejemplo- del ex Terminal de Pasajeros, en el Comando Logístico, el Museo Aeronáutico, el Grupo 9 de la FACH, entre otros. En la actualidad al interior del sector del proyecto Ciudad Parque Bicentenario se han construido algunos tramos de vías del proyecto, sin embargo, estos no son de acceso público por lo cual no aportan a la conectividad del área. Cabe señalar que en el cabezal sur, producto del desarrollo de loteos de viviendas unifamiliares, se ha materializado vialidad local (calles de 11 m y pasajes), los que tienen la función de permitir el acceso a las viviendas.

Las características de la trama vial existente se relacionan con el uso anterior de infraestructura aeroportuaria, razón por la cual, se constituyó en un predio cerrado sin vialidad trazada al interior que conectara con la trama urbana del entorno.

Trazados viales en el borde del área de la Modificación PRMS-105

Por el borde poniente, esto es la Avenida Pedro Aguirre Cerda, fue ensanchada a 60 metros entre líneas oficiales, en el marco del desarrollo del corredor segregado del transporte público que permite el funcionamiento del TRANSANTIAGO, quedando construido completamente su perfil definitivo tal como lo define el PRMS.

En la misma situación se encuentra la Avenida Departamental, la cual fue ensanchada a 40 metros entre líneas oficiales, y ampliado el radio de la curva existente en el tramo definido entre Av. Pedro Aguirre Cerda y Av. General Velásquez. En cuanto a la Avda. General Velásquez, ésta se encuentra concesionada por la empresa Autopista Central, sin embargo, frente al predio no cuenta con caletera existente debido a que durante su ejecución el predio tenía uso de suelo Infraestructura aeroportuaria, lo cual no generó interés de realizar un acceso vial en este sector, por este motivo, en la modificación PRMS-105 se incluye un trazado propuesto para estos efectos.

Por último, por el suroriente la calle Pablo Neruda se encuentra parcialmente construida (sólo 15 m. la mitad de su ancho total) y en funcionamiento hasta Avda. Aeropuerto. La Avda. Aeropuerto, se encuentra parcialmente construida entre Avda. Pablo Neruda y Avda. Américo Vespucio.

Trazados viales al interior del área de la Modificación PRMS-105

Al interior del predio podemos ver que se encuentra construida la calle Los Cerrillos en casi tres tramos y el tramo de la calle Nueva Vía Parque Portal Poniente entre la calle Los Cerrillos y Las Américas, según los perfiles diseñados en el estudio "Macroinfraestructura Vial Portal Bicentenario 1ª Etapa, Comuna de Cerrillos", encargado y aprobado por el SERVIU RM. Sin embargo, se debe destacar que éstas aún no han sido abiertas al uso público dado que forman parte del Loteo I, el cual fue aprobado por Resolución Nº225/08 de fecha 26.05.2008, pero aún no cuentan con la Recepción

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Definitiva de la DOM de Cerrillos, a la espera de que sean materializadas sus cesiones de áreas verdes (construcción Plaza Cívica y Plaza Diagonal), entre otros.

Por otra parte, se observan variados senderos y antiguas pistas de corretaje en desigual estado de conservación. Estas corresponden a infraestructura en desuso del aeródromo Los Cerrillos, el cual funcionaba en el lugar. La función de estos senderos es de otorgar conectividad entre las instalaciones del aeropuerto. Si bien algunos de ellos están pavimentados, no cuentan con aceras ni soleras que las diferencien de las calzadas.

Finalmente podemos decir que dado que estos senderos y pistas tienen un trazado que está definido únicamente por la utilidad para el antiguo uso del lugar, no son funcionales a la conectividad del predio con la trama vial circundante, lo que sumado a su precario estado de conservación no hacen factible su utilización a futuro para la urbanización del predio.

Cabe señalar que en el cabezal sur, asociado a los nuevos loteos de vivienda unifamiliar se ha materializado parte de la Av. Fernández Albano, sólo en 12,5 m. del ancho total de su faja entre la Avda. Aeropuerto y hasta una distancia de 125 m de Avda. Lonquén, no llegando a empalmar con esta calle. También se ha construido la calle de categoría local General José Alejandro Bernales (11 m) entre Avda. Fernández Albano y el sector donde se proyecta la construcción de la vía Troncal Avda. Lo Errázuriz.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

4 PROPUESTA URBANA DE LA MODIFICACIÓN PRMS-105

Como se ha mencionado, este proyecto de modificación busca concretar el cambio de uso de suelo de Infraestructura Aeroportuaria a Zona Habitacional Mixta, y definir además normas urbanísticas transitorias en el nivel comunal para este territorio que le den estabilidad y certeza al desarrollo, a través de zonas normativas que reflejen lo planificado por el Plan Maestro Portal Bicentenario el año 2007 y recoger el desarrollo inmobiliario de los últimos años en el cabezal sur de esta área.

En este contexto, la propuesta de ordenamiento territorial, deberá abordar primero el cambio de uso de suelo, debido a que en la actualidad el uso de suelo Infraestructura Aeroportuaria no tiene sustento legal para ser desarrollado, ya que fueron derogadas por el Ministerio de Defensa Nacional mediante el Decreto N°9 de fecha 05.01.2006 (D.O. 24.01.2006), **las zonas de protección del aeródromo y radioayudas** del aeropuerto de Cerrillos; y posteriormente la Dirección General de Aeronáutica Civil mediante la resolución N°302 de fecha 02.02.2006 (D.O. 08.02.2006), dio **término a sus operaciones y servicios aeronáuticos**. En consecuencia, hoy no es factible el funcionamiento de un aeródromo, situación que la modificación revertirá cambiando el uso de suelo de estos terrenos asociándolos a las Zonas Habitacionales Mixtas del Plan Regulador Metropolitano de Santiago.

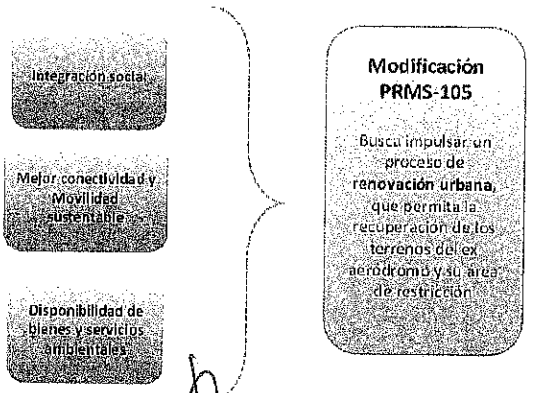
Por otra parte, se debe considerar que los territorios del área de modificación nunca han sido normados por el Plan Regulador Comuna de Cerrillos, por lo cual, la presente propuesta de Plan Regulador Metropolitano PRMS-105 también considera la aprobación de disposiciones de carácter transitorio con carácter supletorio, conforme a lo señalado en el Art. 2.1.3 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), el cual permite a los Planes Reguladores Intercomunales regular materias propias del otro nivel ante la falta de Plan Regulador Comunal.

Finalmente, con objeto de dar cumplimiento al proceso de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) definido en la Ley 20.417, se ha incorporado de forma temprana la variable ambiental en la toma de decisiones de planificación, para lo cual, se definieron los criterios de desarrollo sustentable y los objetivos ambientales del Plan, los cuales forman parte de la alternativa de ordenamiento desarrollada como proyecto.

4.1 Evaluación Ambiental Estratégica

4.1.1 Criterios de Desarrollo Sustentable

Importante dentro del proceso de planificación, es identificar los criterios de desarrollo sustentable del Plan, los cuales deberán ser considerados en los objetivos y metas ambientales. Se han definido 3 para la presente modificación:



REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

4.1.2 Objetivos Ambientales de la Modificación PRMS-105

La Modificación PRMS-105 deberá formular una normativa que permita lograr las metas ambientales propuestas, las que se reflejan en los siguientes objetivos ambientales:

1. Facilitar la integración social en el área de estudio, de familias y personas de diversas características socioculturales, para lo cual la propuesta normativa deberá considerar densidades y otras normas urbanísticas que permitan la instalación de diferentes tipos de proyectos de edificación de viviendas.

2. Mejorar la conectividad del área de la Modificación, de manera de posibilitar la integración de este territorio con la trama urbana existente, mediante el diseño de una propuesta de red vial estructurante con anchos entre líneas oficiales suficientes, que permitan la circulación de transporte público, vehículos privados, bicicletas y peatones, lo anterior con la finalidad de lograr consolidar en el tiempo una red vial eficiente que facilite los desplazamientos de las personas.

3. Aumentar la dotación de áreas verdes y espacios públicos disponibles para los habitantes del área de estudio y de las comunas aledañas, ofreciendo servicios ambientales en materia de calidad del aire, mejoramiento del paisaje y entorno urbano, infiltración de aguas lluvias a las napas subterráneas, etc., mediante la definición de una zona normativa que resguarde el uso de área verde del parque en el tiempo, junto con proporcionar vialidad que le dé acceso a la comunidad a este bien público.

4.1.3 Alternativa de Ordenamiento Territorial

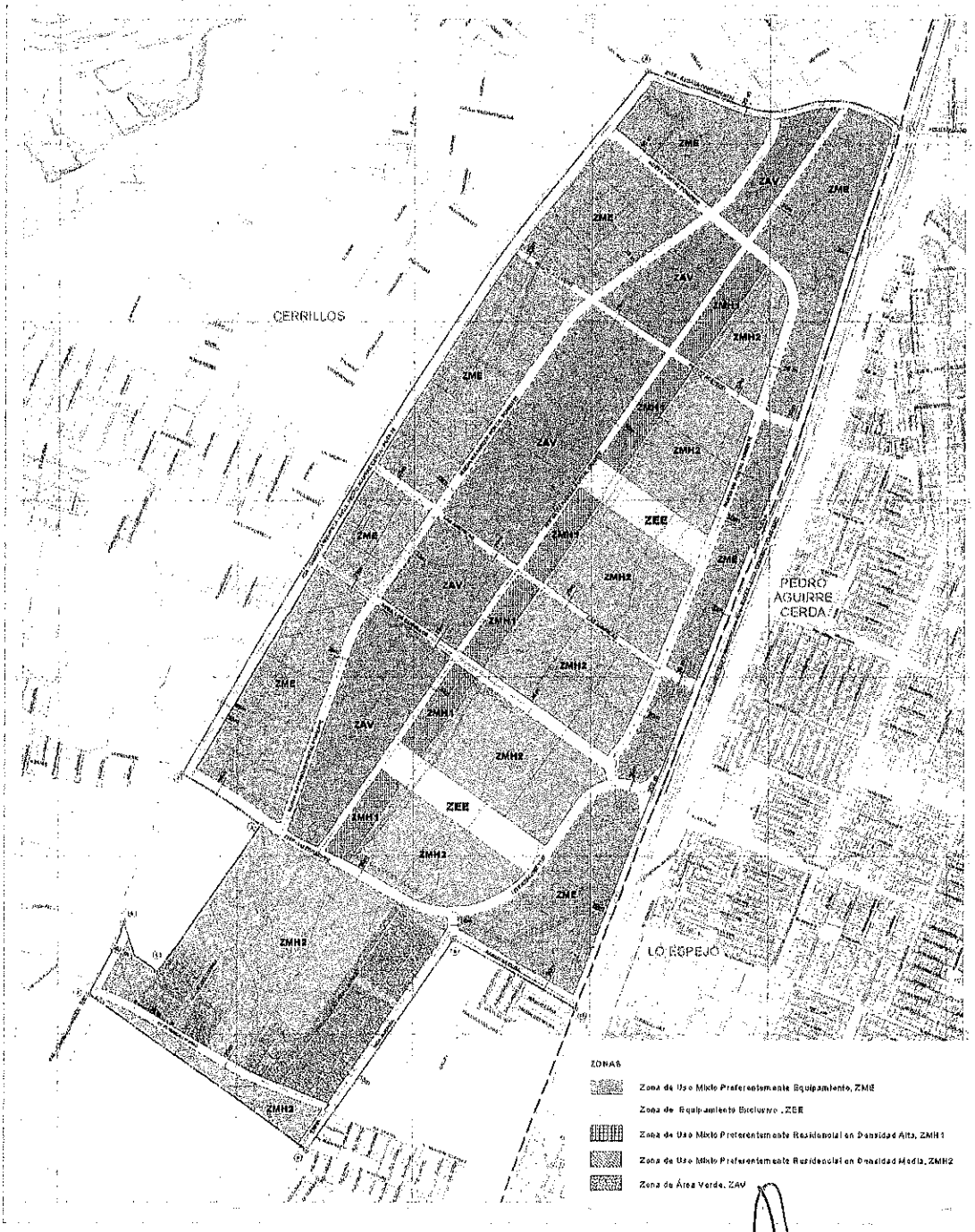
La Modificación PRMS-105, está basada en las definiciones y directrices para el desarrollo urbano de los terrenos del ex aeródromo **entregadas por el Plan Maestro Portal Bicentenario**, hoy denominado Plan Maestro Ciudad Parque Bicentenario. Este proyecto, desarrollado por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo entre los años 2002 y 2005, definió un escenario de desarrollo de los terrenos del ex aeródromo, luego de realizar un amplio estudio técnico que derivó en una zonificación base que ha sido recogida por la actual Modificación PRMS-105 y que es la que se somete a tramitación. Por esta razón, no se plantea una variedad de alternativas hoy para enfocar la modificación, sino que por el contrario sólo una. Cabe agregar, que ya existe además materializado el parque central de 50 ha, elemento gravitante en el planteamiento de la disposición de la vialidad y las zonas normativas, lo cual impide plantear distintas alternativas de planificación.

En función de lo anterior y considerando los Criterios de Desarrollo Sustentable y los Objetivos Ambientales, se ha definido la siguiente alternativa:

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

Figura 7: Alternativa de Planificación Modificación PRMS-105



FUENTE: Elaboración Propia

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

a) Zonificación usos de suelo mixtos:
Plantea usos de suelo mixto en casi todas sus zonas, a partir de cuatro zonas y un área verde central de 50 ha. Los usos de suelo, se han dispuesto en franjas en torno al parque central elemento gravitante del ordenamiento del territorio, el cual se ha diseñado en una franja longitudinal norte-sur, para que actúe como un corredor verde y abierto paralelo a la ex pista de aterrizaje, que mantenga la ventilación del área dada por la circulación de los vientos.

Es así que propone una organización en franjas de usos y densidades que considera –de poniente a oriente- una primera sección sobre Av. Pedro Aguirre Cerda, Av. Departamental y Av. General Velásquez, que tiene como preferencia la instalación de usos mixtos como equipamiento de comercio, servicios y vivienda, entre otros; luego hacia el interior se dispone de la franja de parque, con usos recreativos y deportivos y flanqueado por el oriente con vivienda en altura; hacia el oriente se desarrolla una franja donde se privilegia la instalación de barrios de viviendas en densidad media a baja (que incluyan viviendas unifamiliares). Transversales al parque central, se disponen dos zonas de equipamiento exclusivo, donde se podría instalar colegios, consultorio y bomberos, entre otros.

Densidad y alturas diferenciadas:
Las densidades más altas se ha dispuesto en una franja en el borde oriente del parque, la que se propone con 1500 Hab/ha y una altura de 38.5 m (15 pisos aprox.). Luego en torno a las vías de carácter metropolitano (Av. Pedro Aguirre Cerda, Av. Departamental y Av. General Velásquez) se fija una densidad de 900 Hab/ha y una altura máxima de 35 m (14 pisos aprox.), hacia el interior del territorio se propone una densidad de 400 Hab/ha y una altura máxima de 21 m (8 pisos aprox.). Finalmente en el cabezal sur, se propone una densidad de 600 Hab/ha y una altura máxima de 25 m (10 pisos aprox.), en este sentido se optó por mantener las condiciones que proponía el PRMS-80 en este sector, debido a que la mayor parte de este territorio ya cuenta con permisos de edificación aprobados.

Propuesta vial que conecta con el entorno:
La propuesta vial reconoce la vialidad estructurante metropolitana y propone un conjunto de vías colectoras que integren la comuna de Cerrillos y el entorno con el área de la Modificación. Esta red básicamente se compone de calles longitudinales a lo largo del parque, que conectan con el borde norte y sur (Avda. Departamental y conexión Lo Errázuriz–Lo Ovalle) y conectividades diferenciadas hacia los corredores Pedro Aguirre Cerda y General Velásquez – Autopista Central. En el cabezal sur, se ha reconocido la vialidad existente (Pablo Neruda y Avda. Aeropuerto), ensanchando éstas vías y proponiendo la conexión de la Calle Fernández Albano con Avda. Lonquén y su prolongación hacia el oriente de la Avda. Gral. Velásquez (fuera del área de la modificación).
La trama interior será capaz de acoger el transporte público y permitirá conectar el proyecto con las comunas colindantes. Además, los anchos de las vías proyectadas considera la reserva de espacio para la futura construcción de ciclovías y veredas.

Disponibilidad de un área verde central:
La propuesta considera un área verde central de carácter intercomunal, que se encuentra localizada de forma longitudinal norte-sur, y paralela a la ex pista de aterrizaje del aeropuerto de manera de estructurar un corredor verde y abierto, que mantenga la ventilación del área.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

4.2 Modificación PRMS-105 Sector Sur Oriente Comuna De Cerrillos

4.2.1 Modificaciones a la Ordenanza del PRMS-1994

Las modificaciones a la ordenanza del PRMS, tienen como objetivo concretar definitivamente el cambio de uso de suelo de Infraestructura Aeroportuaria a Zona Habitacional Mixta luego del cierre del aeropuerto el año 2006[1], y definir normas urbanísticas transitorias en el nivel comunal para este territorio que le den estabilidad y certeza al desarrollo de proyectos, a través de zonas normativas que reflejen lo planificado por el Plan Maestro Portal Bicentenario el año 2007 y recoger el desarrollo inmobiliario de los últimos años en el cabezal sur de esta área.

Para ello, en primer lugar se deroga la Modificación PRMS-80 Sector Ex Aeródromo de Cerrillos, la cual fue aprobada mediante Resolución N°116 de fecha 12.12.2005, del Gobierno Regional Metropolitano y publicada en el Diario Oficial con fecha 10.02.2006. Luego de esta acción, se deberá aprobar una Zona Habitacional Mixta, sobre los terrenos de la modificación de manera de habilitar el uso de suelo residencial, equipamiento, infraestructura y actividades productivas. Por otra parte se deberá definir el uso de suelo área verde de categoría intercomunal, de manera de reconocer la presencia del Parque Cerrillos, e identificarlo como un área verde privada.

Los artículos se modifican de la siguiente forma:

a) En el Artículo 1.1, se agrega el **plano "RM-PRM-14-105 A Lámina 1 de 1"** que grafica el cambio general de uso de suelo; y el **plano "RM-PRM-14-105 B Lámina 1 de 1"**, el cual grafica las zonas y vías del Artículo Transitorio, que se aprueba.
b) En el Capítulo 5.2 Sistema Metropolitano de Áreas Verdes y Recreación, primero se modifica el Artículo 5.2.1 en el sentido de agregar en el listado el **Área Verde Intercomunal**, y luego se agrega un nuevo Artículo 5.2.5, que identifica y regula **el Área Verde Intercomunal**, ésta tiene la particularidad de identificar un área verde que no es bien nacional de uso público, sino que es de propiedad privada, ya sea de una persona natural o jurídica. En este caso es el Parque Cerrillos. El cual se regirá por las normas establecidas en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) en su artículo 2.1.31.
c) Se reemplaza el ancho entre líneas oficiales de la vía Troncal Lo Errázuriz (T18P), de 30 m a 40 m. y 44 m.
d) Se elimina del cuadro del Artículo 8.4.1.3 de Aeropuertos, Aeródromos y Radio Ayudas, la mención correspondiente al Aeródromo Los Cerrillos y Radio Ayudas.
e) Se agrega un nuevo Artículo 12° Transitorio, que indica **las zonas normativas** que regulan detalladamente el desarrollo urbano en este sector y también vialidad estructurante que permita incorporar este territorio a la trama urbana existente. Estas normas, son de carácter transitorio toda vez que el Plan Regulador Comunal de Cerrillos no ha regulado este sector de la comuna.
f) **Agréguese en la siguiente expresión:**

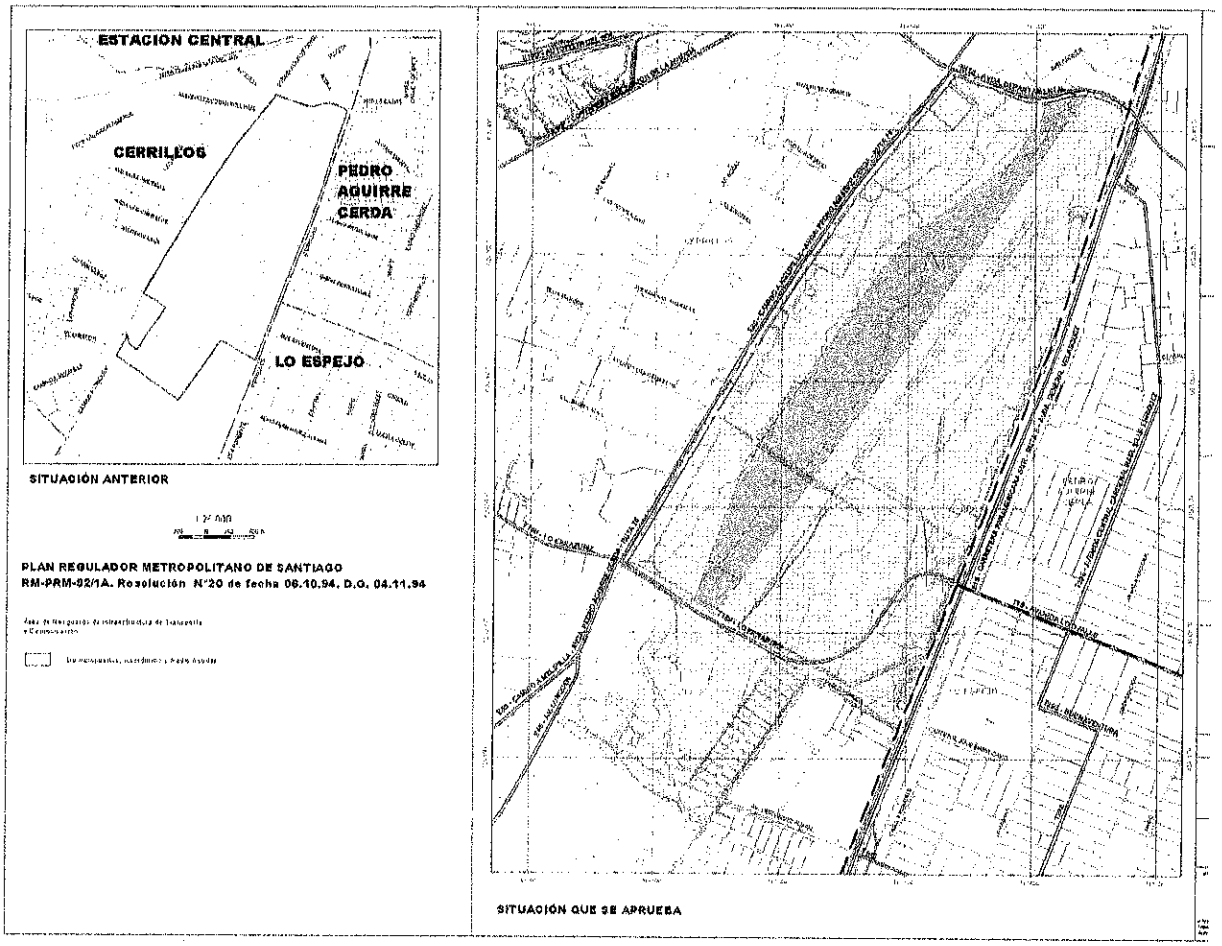
- Área Verde Intercomunal

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[1]Mediante Decreto N°9 con fecha 05.01.2006 (D.O. 24.01.2006) de la Subsecretaría de Aviación del Ministerio de Defensa Nacional; y luego ratificado por la Dirección General de Aeronáutica Civil mediante la aprobación de la Resolución N°302 de fecha 02.02.2006 (D.O. 08.02.2006), que deroga la Resolución Exenta N°0551 del 25.03.2003, que fue la que autorizó el funcionamiento del aeródromo Los Cerrillos.

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

Figura 8: Plano de Zonificación que realiza el Cambio de Uso de Suelo



Fuente: Elaboración Propia

4.2.2 Normas Transitorias para la comuna de Cerrillos

Las normas transitorias incorporadas se refieren a cinco zonas y un área verde, además de la vialidad estructurante y un estándar de estacionamientos específicos para el sector, el cual es más exigente que el rige en la comuna de cerrillos en la actualidad. Esta propuesta contiene las modificaciones solicitadas por los Municipios y Servicios consultados, conforme señala el Art. 36 LGUC y el Art. 2.1.9 OGUC.

Las zonas propuestas son mixtas, con usos preferentes de equipamiento o vivienda, dependiendo de la ubicación. En todas las zonas se ha detectado una serie de actividades que se han excluido del área de la Modificación PRMS-105, porque su ubicación en el sector iría en desmedro de los objetivos urbanos propuestos, los usos son:

- En el tipo de uso Equipamiento de la clase Educación, se prohíbe los establecimientos destinados al funcionamiento de centros de rehabilitación conductual.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

- En el tipo de uso Equipamiento de la clase Salud, se prohíbe los establecimientos destinados al funcionamiento de cementerios y crematorios.
- En el tipo de uso Equipamiento de la clase Seguridad, se prohíbe los establecimientos destinados al funcionamiento de cárceles y centros de detención.
- En el tipo de uso Equipamiento de la clase Comercio, se prohíbe los establecimientos destinados al funcionamiento de discotecas y de estaciones o centros de servicio automotor y discotecas.
- En el tipo de uso Actividades Productivas, se prohíbe las industrias y las instalaciones de impacto similar identificadas como grandes depósitos, talleres o bodegas industriales, calificadas como inofensivas, molestas y peligrosas e insalubres o contaminantes.
- En el tipo de uso Infraestructura, se prohíbe las edificaciones o instalaciones destinadas a infraestructura, excepto en la zona ZME donde se admite la infraestructura de transporte. Estos últimos usos se refieren a edificaciones que tenga destinos no deseados en el área como **plantas de tratamientos de aguas servidas, rellenos sanitarios, entre otros.** Cabe señalar que las redes y trazados de infraestructura se encuentran siempre admitidos, razón por la cual, los suministros de agua, electricidad y transporte, en el área de modificación están asegurados.

La zonificación propuesta es la siguiente:

Zona de Uso Mixto Preferentemente Equipamento, ZME

Corresponde a la zona que bordea los ejes viales metropolitanos, como son Avda. Pedro Aguirre Cerda, Avda Departamental y Autopista General Velásquez. Esta es una zona de usos de suelo mixtos, donde se permite el uso **Residencial, Equipamiento, Infraestructura de Transporte, Área Verde y Espacio público.** Sin embargo, se privilegia la edificación de equipamiento, debido a la accesibilidad de esta zona la que aparece como óptima para el desarrollo de ese uso de suelo. Las principales normas urbanísticas se resumen a continuación:

NORMAS URBANÍSTICAS

Superficie subdivisión predial mínima	1000 m^2

	Residencial	Equipamiento	Infraestructura
Coeficiente de Ocupación de Suelo	0,4	0,6	0,5
Coeficiente de Constructibilidad	2,4	3,2	4,2
Altura Máxima de la Edificación	35 m	35 m	28 m
Densidad bruta máxima	900 hab/Há	No se aplica	No se aplica

Zona de Uso Mixto Preferentemente Residencial en Densidad Alta, ZMH1

Esta zona se ubica frente al borde oriente del parque central de 50 há, la que si bien es mixta y admite el emplazamiento de los usos de suelo **Residencial, Equipamiento, Área Verde y Espacio Público**, ésta ha sido pensada para que se instale principalmente vivienda, aprovechando las ventajas de su localización frente al parque.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPÚBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

NORMAS URBANÍSTICAS

Superficie subdivisión predial mínima	2000 m^2

	Residencial	Equipamiento
Coeficiente de Ocupación de Suelo	0,4	0,6
Coeficiente de Constructibilidad	3,2	0,8
Altura Máxima de la Edificación	35 m	7 m
Densidad bruta máxima	1500 hab/Há	No se aplica

Zona de Uso Mixto Preferentemente Residencial en Densidad Media, ZM H2

Esta zona está ubicada el denominado cabezal sur, en los terrenos que se ha definido una densidad media, orientada preferentemente a la instalación de vivienda, en una mixtura de edificación de altura media combinada con viviendas unifamiliares, en concordancia con la normas que definió el PRMS-80 y los permisos de edificación aprobados bajo esta normativa. Los usos permitidos en esta zona son **Residencial, Equipamiento, Área Verde y Espacio Público.** El resumen de las normas es el siguiente:

NORMAS URBANÍSTICAS

Superficie subdivisión predial mínima	150 m^2

	Residencial	Equipamiento
Coeficiente de Ocupación de Suelo	0,6	0,6
Coeficiente de Constructibilidad	2,4	2,4
Altura Máxima de la Edificación	25 m	14 m
Densidad bruta máxima	600 hab/Há	No se aplica

Zona de Uso Mixto Preferentemente Residencial en Densidad Media, ZM H3

Corresponde a la zona ubicada entre el área verde central y la Nueva Vía Portal Poniente, aquí se ha definido una densidad media a baja, orientada preferentemente a la instalación de vivienda unifamiliar. Los usos permitidos en esta zona son **Residencial, Equipamiento, Área Verde y Espacio Público.** El resumen de las normas es el siguiente:

NORMAS URBANÍSTICAS

Superficie subdivisión predial mínima	200 m^2

	Residencial	Equipamiento
Coeficiente de Ocupación de Suelo	0,5	0,6
Coeficiente de Constructibilidad	1,6	0,6
Altura Máxima de la Edificación	21 m	14 m
Densidad bruta máxima	400 hab/Há	No se aplica

REPÚBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Zona de Equipamiento Exclusivo, ZEE

Corresponde a una zona de equipamiento exclusivo, donde se permite el tipo de uso Equipamiento, de la clase **Comercio, Científico, Culto y Cultura, Deporte, Educación, Esparcimiento, Salud y Social**, además del uso **Área Verde y Espacio Público.**

NORMAS URBANÍSTICAS

Superficie subdivisión predial mínima	2500 m^2

	Equipamiento
Coeficiente de Ocupación de Suelo	0,2
Coeficiente de Constructibilidad	0,8
Altura Máxima de la Edificación	14 m
Densidad bruta máxima	No se aplica

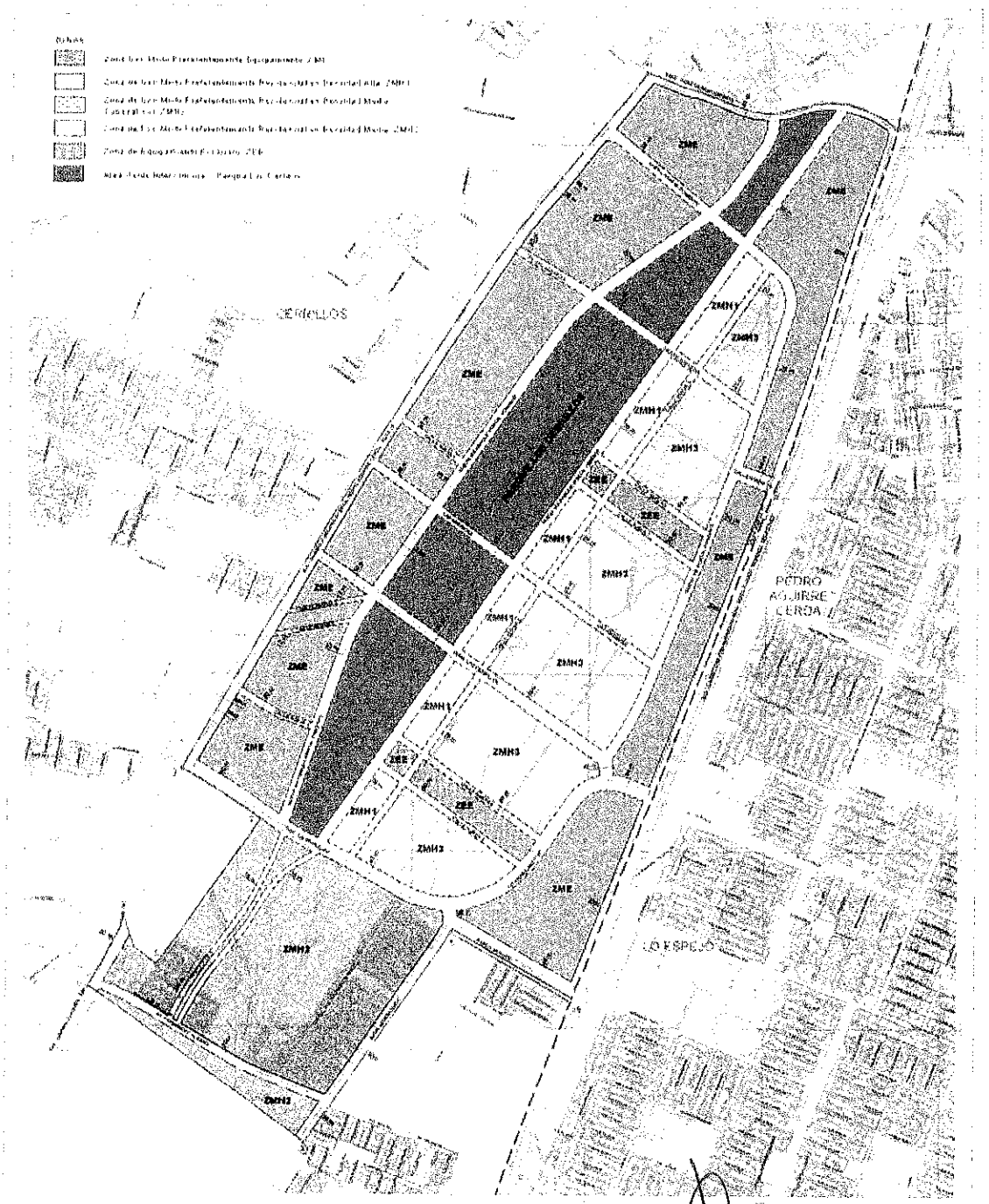
Zona Área Verde Intercomunal, ZAVI

Estas áreas deberán regirse por las normas del Art. 2.1.31 de la OGUC.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

Figura 9: Plano Zonificación y Espacios Públicos Modificación PRMS-105



FUENTE: Elaboración Propia

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

4.2.3 *Vialidad Estructurante*

La Modificación PRMS-105, además de definir las condiciones de desarrollo y usos del suelo, también establece una vialidad estructurante jerarquizada de acuerdo a las características físicas y a las funciones en el área regulada. La vialidad propuesta deberá materializarse principalmente en base a aperturas de calles, ya que en la actualidad al interior del área de estudio existe muy poca vialidad materializada, y la que existe, está radicada principalmente en el área del cabezal sur, la que se ha ejecutado junto con los conjuntos habitacionales construidos, teniendo la función de ofrecer acceso a las viviendas. Cabe señalar que la propuesta vial, se estructura con la vialidad definida en el PRMS, la cual define los anchos entre líneas oficiales de la vialidad troncal y expresa, que afecta al área de la modificación.

El diseño de la red vial se basa en los siguientes objetivos:

- Optimizar el atributo de accesibilidad al área, integrándose al sistema de transporte metropolitano existente.
- Proveer al área de estudio de conectividad vial a distintas escalas urbanas de implementación: comunal e intercomunal.
- Posibilitar la integración vial del área de la modificación a la comuna, propiciando la continuidad con la trama urbana existente y la regeneración de la trama urbana en esta zona de la ciudad.

La red vial en este sector de la ciudad está integrado principalmente por vías de carácter intercomunal y metropolitano que rodean los terrenos del área de estudio, no existiendo en la actualidad continuidad de la trama urbana al interior del área en estudio a excepción del sector del cabezal sur, donde se ha construido vialidad local para acceder directamente a las viviendas, situación que deriva del desarrollo de las actividades aeroportuarias que funcionaron hasta el año 2006, lo que convirtió a estos terrenos en una verdadera barrera, que impide fundamentalmente la conectividad oriente-poniente. La planificación de la red vial, en este contexto, tiene como primer desafío integrar el área de la modificación articulando vías que cumplan distintas funciones: que permitan el movimiento interno de los flujos vehiculares y peatonales (trama local), que facilite el traspaso de flujos vehiculares y peatonales desde el área de modificación hacia el entorno inmediato y el resto de la comuna (trama comunal) y finalmente generar el traspaso de flujos de carácter intercomunal y metropolitano articulando para ello la vinculación a este tipo de vías (ver Figura 10).

En consecuencia, la propuesta de vialidad estructurante dispone de una trama interna jerarquizada con un sistema de ejes estructurantes longitudinales y transversales, que se caracterizan por lo siguiente:

a) Optimización de la **conectividad hacia vías estructurantes expresas existentes**, mediante el empalme de vías colectoras con la Av. Pedro Aguirre Cerda y Av. Departamental, estas son: Nueva Vía Portal Poniente, nueva Vía parque Portal Poniente y Nueva Vía Parque Portal Oriente, Piloto Acevedo, Las Américas y Avda. Los Cerrillos todas de una ancho de 30 m.

b) Viabilizar **la conectividad intercomunal Oriente–Poniente**, a través del ensanche de la vía troncal Lo Errázuriz (T18P) a 40 m y 44 m, favoreciendo la conexión entre su proyección con la Av. Lo Ovalle al oriente y con la Av. Lo Errázuriz al poniente, posibilitando la continuidad de viajes entre comunas. Ahora bien, hacia el poniente se busca contribuir a superar la barrera a la conectividad que impone el trazado de la autopista Central General Velázquez, aun cuando dicho sector esté fuera del área de la modificación, para lo cual se proyecta la continuidad de la vía Calle Nueva 9 y Pablo Neruda, como dos atraviesos que conecten por el oriente el área de estudio con las calles Plano Regulador y Cardenal Caro respectivamente, reservando espacio para una conexión posible de concretar a futuro con la comuna de Pedro Aguirre Cerda.

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Figura 10: Esquema de conectividad vial del área de la Modificación PRMS-105

Nivel Metropolitano

Nivel Intercomunal

Nivel comunal

Nivel Local

Enlace

REPRESENTACIÓN DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPÚBLICA DE CHILE
Consejo Regional Metropolitano
SECRETARIO EJECUTIVO

0336

REPÚBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

c) Facilitar **la integración del área de la Modificación PRMS-105 a la trama vial existente en la comuna,** a través del trazado de vialidad con **sentido Oriente–Poniente** como es la apertura de Av. Los Cerrillos, Las Américas, la proyección de Piloto Acevedo y Fernández Albano. Así como la integración vial en **sentido Norte-Sur,** mediante el trazado de la Nueva Vía Portal Poniente, Nueva Vía Parque Portal Oriente y Poniente, y la unión de Av. Aeropuerto con Av. Lo Errázuriz. Este grupo de vías permite conectar el área de la modificación con el entorno inmediato comunal, y a su vez, se conecta con otras vías de la trama existente que permiten los desplazamientos a puntos más lejanos, siendo entonces una alternativa a las vías troncales planificadas.

d) Asegurar el **desplazamiento de viajes de carácter local dentro del área de la modificación PRMS-105**, a través del trazado de vías que faciliten la **conectividad local mediante la canalización de flujos de vehículos, bicicletas y peatonales** con dirección oriente-poniente y norte-sur, desde la perspectiva de su función local. Estas vías han sido planificadas para generar alternativas de acceso desde las áreas residenciales interiores al parque central y hacia la Avda. Pedro Aguirre Cerda y la Avda. Departamental, calles que en la actualidad tienen un corredor de TRANSANTIAGO y que además en los próximos años estará frente al área de la Modificación la estación terminal de la línea 6 del metro, se han incorporado las vías: Calle Nueva 1, Calle Nueva 2, Calle Nueva 3, Calle Nueva 4, Calle Nueva 5, Calle Nueva 6, Calle Nueva 7 y Calle Nueva 8.

Cabe señalar, que el Plan Maestro de Ciudad Parque Bicentenario en su planificación plantea materializar una red de ciclovías, propuesta que la modificación PRMS-105 ha considerado al definir el ancho de vías, de manera de facilitar su materialización a futuro. Las calles de la red vial estructurante que tienen planificadas ciclovías son las siguientes:

Tabla 1: Calles proyectadas con diseño de ciclovías según Plan Maestro Ciudad Parque Bicentenario

CALLE	TRAMO
Lo Errázuriz	Entre Pedro Aguirre Cerda y Nueva Portal Poniente
Las Américas	Entre Pedro Aguirre Cerda y Nueva Portal Poniente
Piloto Acevedo	Entre Pedro Aguirre Cerda y Nueva Portal Poniente
Los Cerrillos	Entre Nueva vía Parque Portal Oriente y Lo Errázuriz
Nueva Portal Poniente	Entre Pedro Aguirre Cerda y Lo Errázuriz
Nueva vía Parque Portal Poniente	Entre Lo Errázuriz y Departamental
Nueva vía Parque Portal Oriente	Entre Lo Errázuriz y Departamental

Fuente: Elaboración Propia en base a Estudio Ingeniería de Detalle de la Macroinfraestructura Ciudad Parque Bicentenario (2008)

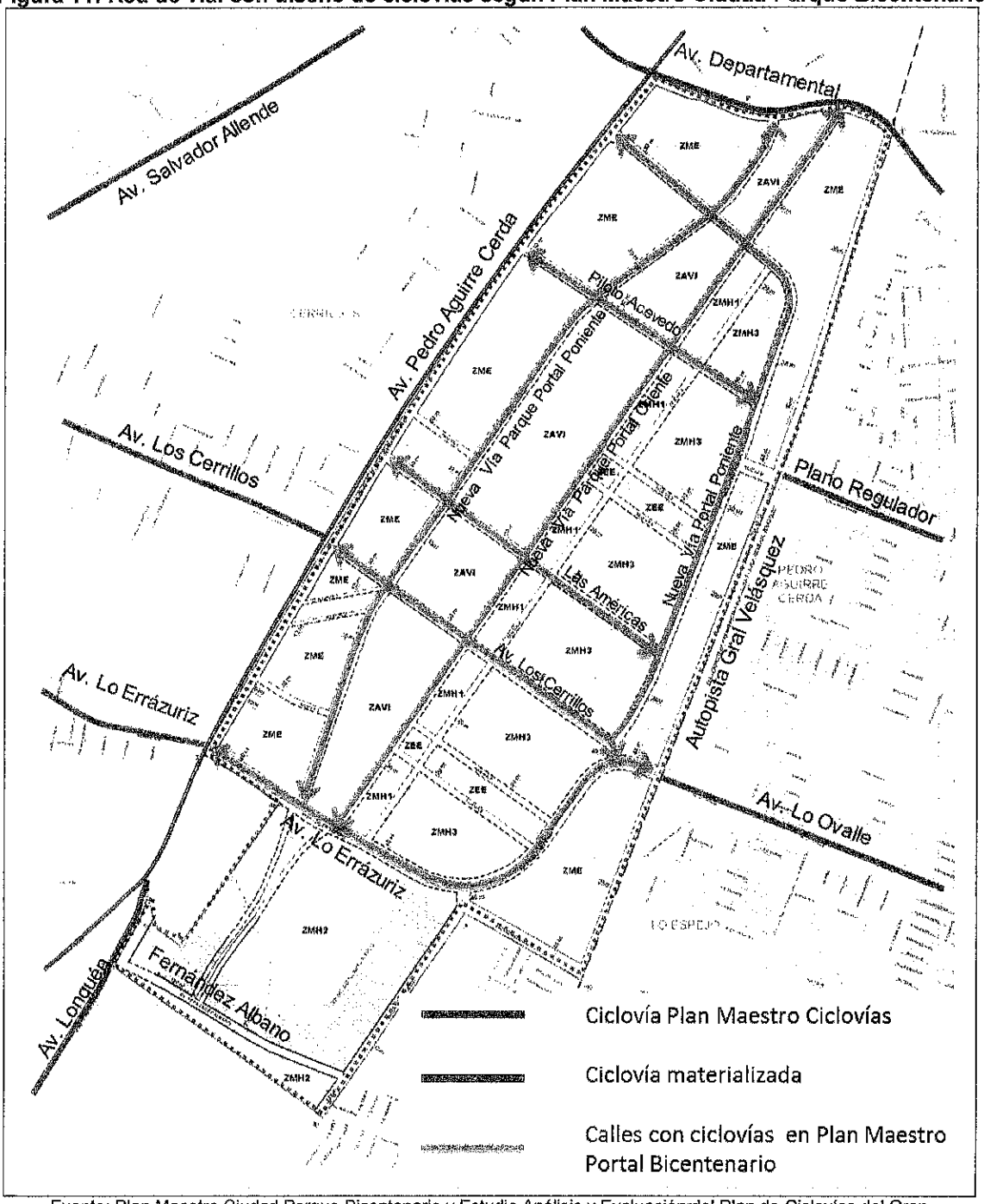
Tabla 2: Calles proyectadas con diseño de ciclovías según Plan de Ciclovías del Gran Santiago 2013

CALLE	Estado
Av. Lo Errázuriz	Proyectada
Av. Los Cerrillos	Proyectada
Av. Departamental	Proyectada
Av. Pedro Aguirre Cerda	Materializada
Av. Lonquén	Proyectada
Calle Plano Regulador	Proyectada
Av. Lo Ovalle	Proyectada
Av. Salvador Allende	Proyectada

Fuente: Estudio Análisis y Evaluación del Plan de Ciclovías del Gran Santiago 2013, SECTRA

REPÚBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

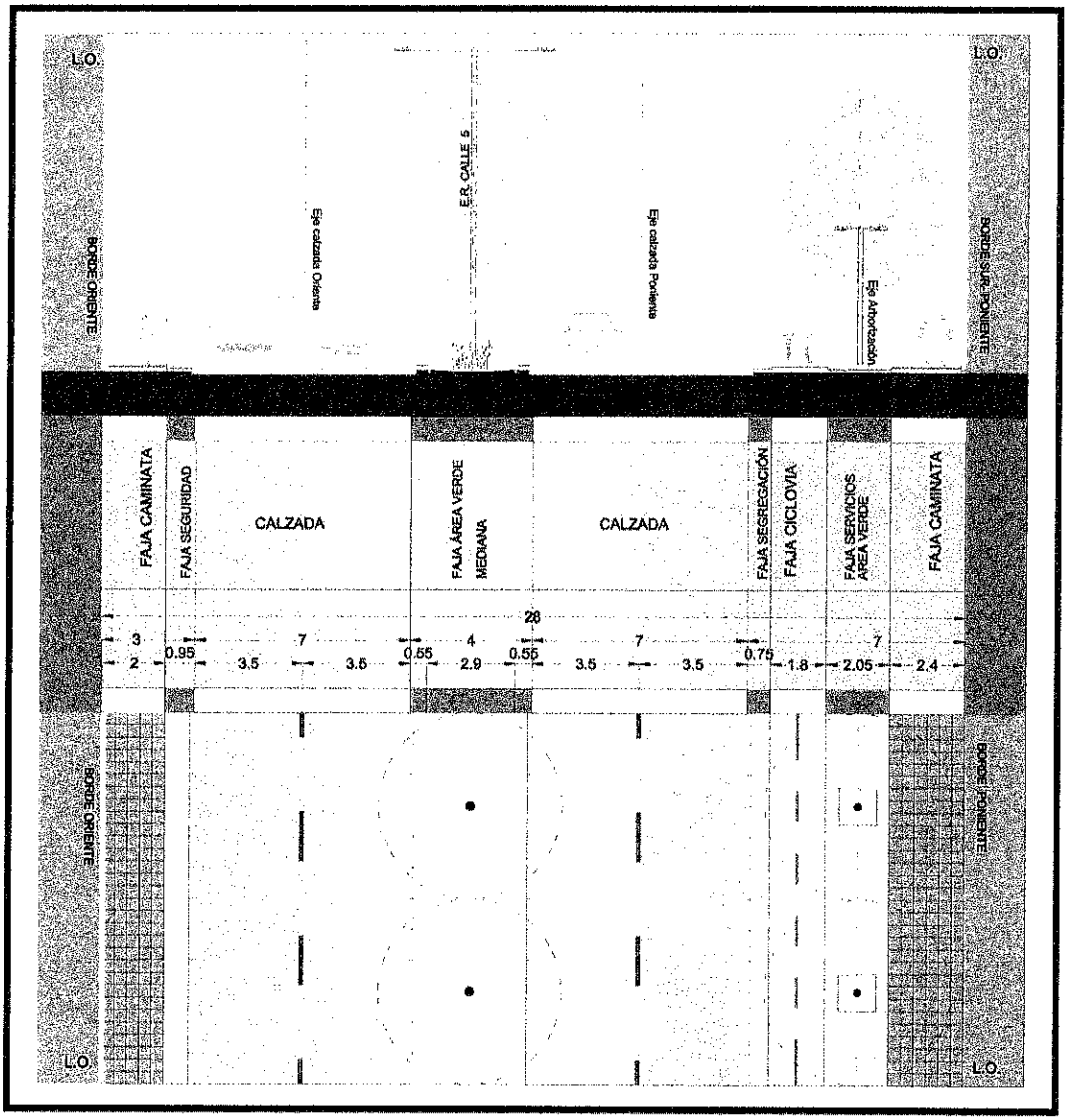
Figura 11: Red de vial con diseño de ciclovías según Plan Maestro Ciudad Parque Bicentenario



Fuente: Plan Maestro Ciudad Parque Bicentenario y Estudio Análisis y Evaluación del Plan de Ciclovías del Gran Santiago 2013, SECTRA

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Figura 12: Perfil tipo entre líneas oficiales de calles con ciclovía según Plan Maestro Ciudad Parque Bicentenario



Fuente Plan Maestro Ciudad Parque Bicentenario

La vialidad estructurante propuesta está compuesta, por vías Troncales y Colectoras, de manera de generar una trama que facilite la conectividad y accesibilidad al área de la Modificación. Las características de la red vial estructurante se resumen en el siguiente cuadro:

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

Cuadro 1: Resumen de la Vialidad Estructurante Transitoria

NOMBRE	TRAMO			CLASIFI-CACION	ANCHO FAJA (M)		ENSANCHE APERTURA EXISTENTE
	Nº	DESDE	HASTA		EXISTENTE MINIMO	PROYECTADO MINIMO	
Avda. Aeropuerto	1	Lo Errázuriz	Pablo Neruda	Colectora	-	40	APERTURA
Avda. Aeropuerto	2	Pablo Neruda	Avda. Fernández Albano	Colectora	15	30	ENSANCHE AL ORIENTE
Avda. Aeropuerto	3	Avda. Fernández Albano	Limite sur del área de modificación	Colectora	15	30	ENSANCHE AL PONIENTE
Avda. Los Cerrillos	1	Lo Errázuriz	Nueva Vía Portal Poniente	Colectora	-	40	APERTURA
Avda. Los Cerrillos	2	Nueva Vía Portal Poniente	Nueva Vía Parque Portal Oriente	Colectora		36	APERTURA
Avda. Los Cerrillos	3	Nueva Vía Parque Portal Oriente	Avda. Pedro Aguirre Cerda	Colectora	-	30	APERTURA
Calle Nueva 1	1	Nueva Vía Parque Portal Poniente	Avda. Pedro Aguirre Cerda	Colectora	-	20	APERTURA
Calle Nueva 2	1	Nueva Vía Parque Portal Poniente	Avda. Pedro Aguirre Cerda	Servicio	-	12	APERTURA
Calle Nueva 3	1	Nueva Vía Parque Portal Poniente	Avda. Pedro Aguirre Cerda	Servicio	-	12	APERTURA
Calle Nueva 4	1	Nueva Vía Parque Portal Poniente	Avda. Pedro Aguirre Cerda	Colectora	-	20	APERTURA
Calle Nueva 5	1	Nueva Vía Portal Poniente	Lo Errázuriz	Colectora	-	20	APERTURA
Calle Nueva 6	1	Nueva Vía Portal Poniente	Nueva Vía Parque Portal Oriente	Colectora	-	20	APERTURA
Calle Nueva 7	1	Nueva Vía Portal Poniente	Nueva Vía Parque Portal Oriente	Colectora	-	20	APERTURA
Calle Nueva 8	1	Lo Errázuriz	Nueva Vía Parque Portal Oriente	Colectora	-	20	APERTURA
Calle Nueva 9	1	Lo Errázuriz	Nueva Vía Parque Portal Oriente	Colectora	-	20	APERTURA
Calle Nueva 10	1	Calle Nueva 11	Nueva Vía Portal Poniente	Colectora	-	44	APERTURA
Calle Nueva 11	1	Avda. Departamental	Pablo Neruda	Colectora	-	20	APERTURA
Fernández Albano	1	Avda. Aeropuerto	Punto ubicado a 120 m al poniente del eje de la calle Los Libertadores	Colectora	-	25	ENSANCHE AL SUR
Fernández Albano	2	Punto ubicado a 120 m al poniente del eje de la calle Los Libertadores	Avda. Lonquén	Colectora	-	25	APERTURA
Las Américas	1	Nueva Vía Portal Poniente	Avda. Pedro Aguirre Cerda	Colectora	-	25	APERTURA
Los Libertadores	1	Lo Errázuriz	Punto ubicado a 200 m. de la Línea oficial norte de la Avda. Fernández Albano	Servicio	-	15	APERTURA
Los Libertadores	2	Punto ubicado a 200 m. de la Línea oficial norte de la Avda. Fernández Albano	Avda. Fernández Albano	Servicio	-	15	EXISTENTE
Nueva Vía Parque Portal Oriente	1	Avda. Departamental	Lo Errázuriz	Colectora	-	30	APERTURA
Nueva Vía Parque Portal Poniente	1	Avda. Departamental	Las Américas	Colectora	-	33	APERTURA

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

NOMBRE	TRAMO			CLASIFI-CACION	ANCHO FAJA (M)		ENSANCHE APERTURA EXISTENTE
	Nº	DESDE	HASTA		EXISTENTE MINIMO	PROYECTADO MINIMO	
Nueva Vía Parque Portal Poniente	2	Las Américas	Avda. Los Cerrillos	Colectora	-	33	APERTURA
Nueva Vía Parque Portal Poniente	3	Avda. Los Cerrillos	Lo Errázuriz	Colectora	-	33	APERTURA
Nueva Vía Portal Poniente	1	Avda. Pedro Aguirre Cerda	Avda. Los Cerrillos	Colectora	-	30	APERTURA
Pablo Neruda	1	Avda. Aeropuerto	Calle Nueva 10	Colectora	15	40	ENSANCHE AL NORTE
Piloto Acevedo	1	Nueva Vía Portal Poniente	Avda. Pedro Aguirre Cerda	Colectora	-	25	APERTURA

Fuente: Elaboración Propia

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

SEREMI
Región Metropolitana
Ministerio de Vivienda y Urbanismo

REPUBLICA DE CHILE
SECRETARIO EJECUTIVO
Consejo Regional Metropolitano

342

ANEXO:

Plano N°1 Destino de las Edificaciones
Plano N°2 Altura de las Edificaciones
Plano N°3 Densidad Habitacional
Plano N°4 Trazados Viales

REPUBLICA DE CHILE
CONSEJO REGIONAL METROPOLITANO
SECRETARIO EJECUTIVO
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL