

Municipalidades

MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR

TORGA APROBACIÓN DEFINITIVA A MODIFICACIÓN AL PLAN REGULADOR COMUNAL "FUNDO NAVAL LAS SALINAS", DE VIÑA DEL MAR

Viña del Mar, 21 de enero de 2011.- Esta Alcaldía decretó hoy lo que sigue:
Núm. 783.- Vistos: estos antecedentes; el decreto alcaldicio 10.949/02, el decreto alcaldicio N° 11.333/2010; el Oficio Ordinario N° 0539/10 de la Alcaldesa; Oficio Ordinario N° 0030/ 11 del señor Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región de Valparaíso; el Ingreso Alcaldía N° 294/11; la Providencia del Administrador Municipal de 17 de enero de 2011; el Ingreso Secretaría Abogado N° 17/2011; lo dispuesto en el Art. 43° del D.F.L. 458-76, Ley General de Urbanismo Construcciones y art. 2.1.11 de su Ordenanza General D.S. N° 47/1992 y las cultades establecidas en los arts. 56 y 65 de la ley N° 18.695;

Considerando: La revisión y el informe técnico favorable de la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la Región de Valparaíso, mediante Oficio Ordinario N° 0030 de fecha 10 de enero de 2011,

Decreto:

I.- Otórgase la aprobación definitiva a la Modificación al Plan Regulador Comunal "Fundo Naval Las Salinas" de Viña del Mar, cuyo texto fue fijado por decreto alcaldicio N° 11.333, de fecha 26 de octubre de 2010, cuya copia se adjunta en las páginas 1 a 45, dándose por expresa e íntegramente reproducido y que forma parte integrante del presente decreto, para todos los efectos legales.

II.- Publíquense el presente decreto alcaldicio y el adjunto, por una vez en el Diario Oficial.

III.- Pasen los antecedentes al Departamento de Asesoría Urbana para la continuación del trámite legal previsto en la Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Regístrese, comuníquese y archívese.- Virginia Reginato Bozzo, Alcaldesa.- Cristina Rayo Sanhueza, Secretario Municipal.

Lo que comunico a Ud. para su conocimiento y fines correspondientes.- Saluda usted, Secretario.

MODIFICA AL PLAN REGULADOR COMUNAL

Viña del Mar, 26 de octubre de 2010.- Esta Alcaldía decretó hoy lo que sigue:
Núm. 11.333.- Vistos: estos antecedentes; el Expediente Alcaldicio N° 156/09; el Decreto Alcaldicio N° 10.949/2002; los acuerdos N° 9217/2008 y 10.113 del Concejo Municipal, de sesiones ordinarias de 17 de julio de 2008 y 23 de septiembre de 2010, respectivamente; los Oficios Ordinarios N°s 356/08 y 337/2010 de la Presidenta del Concejo Municipal; el Ord. N° 644 y la Carta 285, ambos de fecha 10 de agosto de 2010 de la Directora Regional Secretario Comisión Regional del Medio Ambiente de la V Región de Valparaíso; la Resolución Exenta N° 903 de 10 de agosto de 2010 del Presidente y Secretario de Comisión Regional del Medio Ambiente de la V Región de Valparaíso, REMA, de Calificación Ambientalmente Favorable de la Declaración de Impacto Ambiental; las Actas del Secretario Municipal(S) de 1 de febrero de 2009 de abril de 2010; el Certificado de la Secretario Municipal de 13 de octubre de 2010; los Memorandos N°s 102/2010 y 115/2010 del Director Departamento de Asesoría Urbana; las Providencias del Administrador Municipal de 13 de septiembre y 14 de octubre de 2010; el Ingreso Secretaría Abogado N° 1.702/2010; lo dispuesto en el artículo 43 y normas del D.F.L. N° 458/1975 Ley General de

y el Artículo N° 2.1.11. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, consistente en su Memoria Explicativa y Ordenanza que se transcriben a continuación, y Planos MPRC - FNLS/01, MPRC - FNLS/02 y MPRC-FNLS/03, que se adjuntan:

A. "Memoria Explicativa Modificación al PRC Fundo Naval Las Salinas".

INDICE

1.- ANTECEDENTES GENERALES DEL PROYECTO

1.1.-Objetivos de la Presente Modificación al Plan Regulador Comunal de Viña del Mar
1.2.- Descripción de la Metodología Empleada.

2.- ANTECEDENTES DIAGNÓSTICO URBANO COMUNAL

2.1.- Distribución Territorial- Demográfica de la Ciudad
2.2.- De la Vialidad Estructurante Existente de Viña del Mar.
2.3.- De la Movilidad Urbana
2.4.- Síntesis de Estudio de Mercado Inmobiliario, Gran Valparaíso.

3.- ESCENARIO URBANO ACTUAL DE VIÑA DEL MAR

3.1.- Metropolitización de Viña del Mar y crecimiento hacia el Norte de la Comuna.
3.2.- Proyecto Par Vial
3.3.- De las Centralidades de Viña del Mar
3.4.- El Fundo Naval en el Escenario Urbano Descrito
3.5.- La Planificación del Fundo Naval Las Salinas en el Escenario Urbano

4.- ANTECEDENTES DEL ÁREA DE ESTUDIO

4.1.- Definición del Area de Estudio
4.2.- Orígenes Históricos del Fundo Naval Las Salinas
4.3.- Análisis Barrio Gómez Carreño.
4.4.- Análisis Barrio Jardín del Mar.
4.5.- Normativa Vigente en Gómez Carreño y Jardín del Mar

5.- PLAN PROPUESTO:

5.1.- De La Planificación Temporal del Area de Proyecto
5.2.- Primera Macrozona; Salinas Poniente
5.3.- Segunda Macrozona Salinas Oriente
5.4.- Zona Deportiva; Parque del Deporte
5.5.- Zona Parque Santa Bárbara E-13.
5.6.- De las Obras Viales
5.7.- De Las Zonas de Riesgo y Áreas de Restricción

MEMORIA EXPLICATIVA

La Ilustre Municipalidad de Viña del Mar, en virtud de las funciones y atribuciones establecidas por la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades y la Ley General de Urbanismo y Construcciones, a través del Departamento de Asesoría Urbana, ha elaborado los estudios destinados a modificar el Plan Regulador Comunal en el Sector de Las Salinas, con el objeto de otorgar condiciones de uso de suelo y edificación a la parte Norte del predio propiedad de la Armada de Chile.

La presente Modificación se origina en la necesidad de integrar al tejido urbano de la Ciudad, de manera sustentable, sostenible y equilibrada parte del predio propiedad de la Armada de Chile generando en esta operación, nuevas oportunidades de desarrollo urbano para la comuna.

1.- ANTECEDENTES GENERALES DEL PROYECTO

II.- Objetivos Específicos

- a. Detectar aquellos aspectos relevantes en el crecimiento urbano de Viña del Mar, y sus impactos en el área del Fundo Naval Las Salinas.
- b. Proponer una red vial que otorgue soporte al futuro crecimiento urbano del área en cuestión, mejorando la conectividad y accesibilidad de los barrios adyacentes al Fundo Naval de las Salinas con el centro de la comuna.
- c. Proteger el patrimonio Medio Ambiental de la zona, potenciando sus atributos paisajísticos para el desarrollo urbano futuro de Viña del Mar.
- d. Incorporar nuevo suelo urbano a la comuna, consolidando los asentamientos barriales existentes y promoviendo la descentralización urbana de la Comuna.

1.2.- Descripción de la Metodología Empleada.

La metodología empleada se relaciona a la concreción de los objetivos específicos planteados en el punto anterior. Para esto, los estudios han recogido la información en torno a tres puntos significativos que son un diagnóstico de crecimiento urbano, de nivel Comunal, un Diagnóstico de los Barrios adyacentes al Fundo Naval las Salinas y finalmente la propuesta urbana. Cabe señalar que estos estudios son complementarios con los estudios de Impacto Ambiental y capacidad vial realizados para los fines descritos en los objetivos. A continuación se detallan cada uno de los puntos:

1.2.1.- Diagnóstico Urbano Comunal

Utilizando la división territorial establecida por las bases del CENSO, se han comparado las variaciones del crecimiento demográfico detectadas en los distintos barrios en el periodo inter censal entre los años 1992 y 2002, estableciendo la distribución demográfica en el territorio y sus tendencias de crecimiento y desplazamiento. A continuación se detalla el tejido vial de la Comuna y los proyectos de vialidad interregional de impacto urbano. Posteriormente se analizó la movilidad urbana de la comuna, visualizando los puntos que tienen mayor atraktividad de viaje, revelando las centralidades emergentes. Finalmente se realiza un estudio de mercado Inmobiliario del Gran Valparaíso, segmentando la oferta por estrato socioeconómico, complementado con un estudio de evolución de permisos de Obras.

1.2.2.- Escenario Urbano Actual de Viña del Mar

Los estudios descritos anteriormente permiten describir el escenario urbano actual y la relación de las tendencias detectadas con el predio Fundo Naval Las Salinas, junto a los resultados y conclusiones.

1.2.3.- Diagnóstico Barrial

Se estudiaron los barrios de Gómez Carreño y Jardín del Mar, desarrollando un catastro de uso de suelo, alturas, y tipos de Vivienda. Se analizó la estructura predial y la estructura vial de cada barrio. Adicionalmente se analizó la población por unidad vecinal y su variación en el periodo intercensal, en términos de crecimiento demográfico y territorial. El capítulo finaliza con los resultados y conclusiones.

1.2.4.- Propuesta Urbana

Finalmente, con el escenario identificado por los estudios de diagnóstico, se estructura una propuesta de Plan Maestro, que establece el modelo de manzanas, el tejido vial y la Zonificación de los paños a intervenir, estableciendo también aquellas áreas de riesgo y protección.

2.- ANTECEDENTES DIAGNOSTICO URBANO COMUNAL

2.1.- Distribución Territorial- Demográfica de la Ciudad

La Comuna de Viña del Mar, cuenta con una superficie de 121,6 km². De estos 57,2 km² corresponden al área urbana, 25,2 Km² a zonas de extensión urbana y 39,2 km² a área rural. En términos generales se compone de 2 valles atravesados por los esteros de Viña del Mar y de Reñaca, ceñidos por un cordón de cerros, mesetas y accidentes geográficos que definen la extensión de dichos valles. Si bien el área fundacional de la ciudad se emplaza en la planicie ubicada al sur del estero de Viña del Mar, actualmente la población de la ciudad se distribuye tanto en las zonas planas, como en los cerros, conservándose las principales áreas verdes de la Comuna en estas últimas zonas.

Tal como se afirma en el párrafo anterior, la población de Viña del Mar se distribuye en todo su territorio, concentrándose (de acuerdo a los datos extraídos del CENSO del año 2002) con distinto grado de magnitud en los diversos barrios de la comuna. A continuación se expone de manera segmentada, la distribución de la población y de las viviendas en los sectores de Viña del Mar, comenzando con los barrios que demuestran mayores índices de población.

- En primer lugar, se ubica el sector Nor Oriente de la Comuna, conformado por los barrios de Reñaca Alto, Glorias Navales, Achupallas y El Oliva que concentra 27% de los habitantes y el 24% de las viviendas con respecto al total.
- En segundo lugar aparece el Sector Sur de la ciudad, que concentra el 26% de la población y el 25% de las viviendas, siendo compuesto por los barrios de Recreo, Recreo Alto, Nueva Aurora, Viña del Mar Alto y el área aledaña a la Quinta Vergara.
- En un tercer lugar en cuanto a población y vivienda, se ubica el Sector Oriente, formado por los barrios de Villa Dulce, Chorrillos y Miraflores que concentran el 17% de los habitantes y el 16% de las viviendas.
- En cuarto lugar se ubica el Sector Norte, compuesto de los distritos de Gómez Carreño, Jardín del Mar, Reñaca y Santa Inés, cuya participación en los indicadores comunales en cuestión es de un 13% de población y 15% de Vivienda.
- En quinto lugar aparece el sector de la población Vergara, compuesta por los distritos de Población Vergara Norte y Población Vergara Sur; sector que concentra el 7,1% de la población y el 11% de las viviendas con respecto del total comunal.
- En último lugar se ubica el centro fundacional de la ciudad, formado por los distritos Centro Oriente y Centro Poniente, agrupando el 3% de la población y el 4% de las viviendas, con respecto del total comunal.

Las tres primeras zonas, en cuanto a la concentración de población y vivienda presentaban, al período 1992-2002 algunas características en común, que tiene que ver con la disponibilidad de suelo urbano, una alta participación de vivienda de sectores medios y bajos (acogiendo a los barrios de vivienda social) y además cuentan con una zonificación del plan regulador con uso residencial y condiciones de edificación adecuadas.

En cambio, los tres sectores menos poblados, son en su mayoría áreas centrales, que se caracterizan por la presencia de equipamiento comercial, siendo ocupados por sectores medios y altos. El caso de la población Vergara la diferencia entre la participación del porcentaje de población y vivienda, se explica por el uso turístico y de segunda vivienda que tienen algunos de los emprendimientos inmobiliarios construidos.

Cabe señalar que si bien, al año 2002, el centro poniente y orient presentan una bajísima participación en cuanto a población y viviendas, las políticas de renovación urbana y la influencia del proyecto vial "Cuarta Etapa" han detonado la proliferación de emprendimientos inmobiliarios en altura, razón por lo cual, la participación en población presentada por esos dos barrios podría verse modificada.

En la tabla siguiente, se detallan los sectores de Viña del Mar y su participación en la población de Viña del Mar.

Tabla nº1: Participación de Población y Vivienda en el territorio Comunal

01	CENTRO	5.287	1,8%	2.881	2,9%
02	CASINO	6.825	2,4%	4.270	4,3%
03	POB VERGARA NORTE	8.775	2,4%	3.423	3,4%
04	RENAACA	16.076	5,6%	8.750	8,8%
05	ACHUPALLAS	24.431	8,5%	7.046	7,1%
06	VILLA DULCE	11.229	3,9%	3.881	3,7%
07	CHORRILLOS	17.157	6,0%	5.762	5,8%
08	POB VERGARA SUR	6.828	2,4%	2.772	2,8%
09	CENTRO ORIENTE	3.173	1,1%	1.059	1,1%
10	VIÑA DEL MAR ALTO	11.062	3,9%	4.192	4,2%
11	RECREO	16.747	5,8%	6.081	6,1%
12	GOMEZ CARREÑO	9.389	3,3%	2.805	2,8%
13	SANTA INES	12.221	4,3%	3.808	3,8%
14	GLORIAS NAVALES	17.212	6,0%	5.133	5,2%
15	MIRAFLORES	20.440	7,1%	6.730	6,8%
16	EL OLIVAR	21.829	7,5%	6.574	6,6%
17	RENAACA ALTO	33.442	11,7%	10.282	10,3%
18	QUINTA VERGARA	16.051	5,6%	4.842	5,0%
19	FORESTAL ALTO	10.178	3,5%	2.918	2,9%
20	NUOVA AURORA	11.011	3,8%	3.519	3,5%
21	RECREO ALTO	9.778	3,4%	3.112	3,1%
TOTAL COMUNA		286.331	100%	99.619	100%

Tabla n°2: Participación de Población y Vivienda en el territorio Comunal

Código	Comuna	Población	Vivienda	Superficie	Población	Vivienda	Superficie
01	CENTRO	6.982	5.267	715	3.050	2.861	189
02	CASINO	7.087	6.825	242	3.787	4.270	463
03	POB VERGARA NORTE	8.908	6.775	2.033	4.247	3.423	824
04	REÑACA	12.012	16.076	4.064	4.918	8.760	3.832
05	ACHUPALLAS	26.407	24.431	1.676	6.975	7.046	71
06	VILLA DULCE	12.768	11.229	1.537	3.436	3.681	246
07	CHORRILLOS	17.213	17.157	56	4.385	5.782	1.379
08	POB VERGARA SUR	7.343	6.828	515	2.383	2.772	379
09	CENTRO ORIENTE	3.625	3.173	452	1.083	1.059	34
10	VINA DEL MAR ALTO	10.429	11.062	633	3.206	4.192	984
11	RECREO	16.980	16.747	233	5.023	6.081	1.058
12	GÓMEZ CARREÑO	11.218	9.369	1.819	2.813	2.905	8
13	SANTA INÉS	12.174	12.221	47	3.215	3.806	591
14	GLORIAS NAVALES	13.845	17.212	3.367	3.490	5.133	1.643
15	MIRAFLORES	23.010	20.440	2.570	6.205	6.730	525
16	EL OLIVAR	21.502	21.629	127	5.889	6.574	685
17	REÑACA ALTO	22.382	33.442	11.060	5.695	10.282	4.587
18	QUINTA VERGARA	18.362	16.061	3.341	5.228	4.842	286
19	FORESTAL ALTO	10.630	10.178	452	2.771	2.819	48
20	NUOVA AURORA	11.338	11.011	325	2.815	3.519	704
21	RECREO ALTO	11.333	9.778	1.555	2.916	3.112	195
TOTAL COMUNA		285.454	286.831	1.477	83.548	98.619	16.070

2.2.- De la Vialidad Estructurante Existente de Viña del Mar.

El crecimiento de las ciudades se sostiene sobre las inversiones viales previamente proyectadas en los distintos instrumentos de planificación Urbana, tiene por objeto promover la progresiva integración los distintos polos urbanos. Debido a la ubicación de Viña del Mar dentro de un área que reúne a ciudades de gran tamaño demográfico en el contexto Nacional, es necesario agrupar las vialidades que conectan el territorio comunal, en sus distintas escalas territoriales. Esta división será desarrollada en tres niveles, que son el de la Macrozona Central, de la Macrozona Metropolitana y el nivel Comunal.

4.1.- Nivel Macro zona Central

Se denomina Macrozona Central, a la porción de territorio Nacional compuesto por las regiones VI, Metropolitana y V, donde se concentra el 55% de la población del país y el 62% de la producción. Se caracteriza por la influencia que tiene la ciudad de Santiago, presentando sus centros urbanos distintos grados de dependencia de la ciudad Capital, y que reúne a dos de las tres áreas metropolitanas existentes en Chile. Su conectividad esta dada por las siguientes vías:

- Camino Internacional (ruta 60):
- Camino Valparaíso Santiago (ruta 68)
- Camino Norte Sur (5 Norte)
- Camino Troncal Sur (Viña del Mar- Quillota)
- Camino Santiago, Los Andes (Ruta 57)
- Camino Santiago-San Antonio , Autopista del Sol (Ruta 78)

A. Ruta 60 CH; Conecta el puerto de Valparaíso con la zona central de Argentina, siendo parte de lo que se ha denominado "corredor bioceánico". Esta vía articula el sistema de ciudades de origen agrario e industrial asociadas al valle del Aconcagua, tales como Los Andes, San Felipe, Llay-Llay, Hijuelas, Calera y Quillota, conectándolas con el borde costero. En su encuentro con la ruta 5 Norte, en el punto de inflexión del Río Aconcagua, se ubica la ciudad de Calera, que comienza a configurarse como polo de equipamiento inter comunal entre Quillota e Hijuelas, que recoge dinámicas urbanas y rurales dispersas en el valle. A partir del año 2005 esta vía se encuentra en proceso de mejoramiento y ensanchamiento en su tramo que va desde Los Andes hasta Limache, conectándose a Viña del Mar por la vía concesionada Troncal Sur, llegando al sector de "El Salto y Chorrillos".

Esta situación es una oportunidad para el desarrollo urbano del sector Sur Oriente de Viña estableciendo las condiciones para la transformación del sector industrial de "El Salto" a un área orientada hacia los equipamientos de servicios. Por otro lado, el mejoramiento del camino internacional en el sector Nor Oriente de la Comuna, capta parte de los flujos del Valle del Aconcagua, generando oportunidades para los sectores aledaños.

Todas las vías nombradas como parte del sistema vial de la Macrozona Central, junto a sus posteriores mejoramientos, han permitido la integración sinérgica de los distintos sectores y ciudades en el contexto inter regional, modificando patrones de autonomía en el funcionamiento urbano y generando nuevas oportunidades en el desarrollo de los sectores periféricos, en torno a los atributos que caracteriza cada zona.

2.4.2.- Nivel Gran Valparaíso

El Gran Valparaíso formado por las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Con Con, Quilpué y Villa Alemana, se ordena espacialmente en torno a dos ejes perpendiculares que son el borde Costero y la Línea Férrea originada en Valparaíso y que finaliza en Limache. Dichos ejes, de características originales productivas y económicas, han sustentado el desarrollo de la expansión urbana de Valparaíso. A este nivel se pueden distinguir las siguientes Vías, agrupadas en los siguientes sistemas viales.

- A. Sistema de Vías del eje Borde Costero;** Consistentes en aquellas vías que han guiado el crecimiento urbano en función de la relación con borde Costero, conectando las Comunas de Valparaíso, Viña del Mar y Concón. Dentro de este sistema vial se distinguen Avda Errázuriz, Avda España, Avda Marina, Avda San Martín, Avda Jorge Montt, Avda Ignacio Carrera Pinto y Avda Borgoño.
- B. Sistema de Vías de Cumbres;** Consistente en aquellas vías que estructuran los desplazamientos Norte Sur, por cotas superiores a la del borde Costero, conectando las distintas cumbres de los sectores altos Valparaíso y Viña del Mar, con la comuna de Con-Con. Cabe señalar que estas vías han asumido gradualmente un papel fundamental en la conexión de Valparaíso con el Norte de la Intercomuna, constituyendo además una alternativa al Borde Costero. Dentro de esta clasificación se distinguen Vía Las Palmas, Avenida Carlos Ibáñez del Campo, Camino Internacional, Avda. Edmundo Eluchans y el camino Concón Reñaca. Dentro de las vías planificadas en el nivel metropolitano, adquiere importancia el eje vial proyectado denominado "P3", que se origina en Valparaíso, finalizando en Concón y va articulando tramos en Recreo, Plan de Viña del Mar, Santa Inés, Fundo Naval Las Salinas, Gómez Carreño y Reñaca. La complejidad que enfrentan este tipo de vías es la geografía, que encarece los costos, tanto en extensión como en el tipo de obras consideradas.
- C. Sistema de Vías del eje Borde Costero- Cordillera de la Costa;** Consistente en aquellas vías que han sido soporte de la expansión urbana de Valparaíso hacia el Oriente, paralelas a la vía férrea (que fue el principal elemento detonador del crecimiento urbano en la dirección Poniente-Oriente). Estas vías conectan las ciudades de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué y Limache. Dentro del presente sistema se distinguen Par Vial Álvarez Viana, Calle Limache, Troncal Sur, Avda Uno Norte y el camino Troncal Original.

Estos sistemas viales, dan cabida a flujos de desplazamiento inter comunal, entre las áreas residenciales (localizadas en Villa Alemana, Quilpué y Concón) y los sectores de empleo, localizados mayormente en Valparaíso y Viña del Mar.

Es preciso indicar que las vías que forman parte de este sistema, atraviesan las áreas céntricas de Viña del Mar y Reñaca, razón por lo que la trama del Plan Comunal aparece fuertemente presionada, generándose congestión y cambios en las condiciones ambientales.

En el eje Poniente - Oriente, la construcción del proyecto Cuarta Etapa asociado a la vía Troncal Sur y el mejoramiento del sistema de transporte público ferroviario han permitido mitigar los efectos de los desplazamientos sobre el área céntrica de la ciudad.

Por otro lado, el eje de desplazamiento Norte Sur, que recoge flujos de sectores con altas tasas motorización, y que además es uno de los vectores de crecimiento territorial de Viña del Mar, es el que más dificultades presenta para el desarrollo de soluciones viales, por encontrarse condicionado por los accidentes geográficos y la rigidez del valor de suelo frente al cambio del tejido urbano.

la inter comuna. Éstos recogen los flujos que se desplazan en el sentido Valparaíso-Quilpué y el sentido Viña del Mar, Con Con. Estas vías deben garantizar, tanto la conexión de la Comuna con el resto de las áreas urbanas de la Región, como el paso fluido a través de su trama de los vehículos con origen y destino fuera de ella. Estas vías son Av. España, Par Vial Álvarez-Viana y Limache Álvarez, Subida Las Palmas, Av. Rubén Hurtado, Av. Carlos Ibáñez del Campo y Camino Internacional.

B. Vialidad Colectora: El rol principal del presente sistema vial, es de proveer los corredores adecuados de distribución entre la residencia y los centros de empleo y de servicios. El Plan Regulador Comunal define su ancho mínimo en 20 m entre líneas oficiales. Actualmente, muchas de estas vías, que originalmente estructuraron barrios residenciales, forman parte de sistemas de movilidad metropolitana, impactando los sectores que atraviesan, y con pocas posibilidades de modificarse, ya que al pertenecer a zonas consolidadas de la ciudad, su costo de expropiación es alto. Entre las más importantes se identifican las siguientes vías: Vía Agua Santa, Von Schroeders, Av. Marina, Av. San Martín, 4 Poniente, 5 Oriente, 15 Norte, Camino Internacional, Calle Quillota, Variante Santa Inés, Eje Simón Bolívar, Av. Los Castaños, Av. Padre Hurtado, Av. Presidente Frei, Vía P3, etc.

C. Vialidad de Servicio: Vía central de centros o subcentros urbanos que tienen como rol permitir la accesibilidad a los servicios y al comercio emplazado en sus márgenes. El Plan Regulador Comunal de Viña del Mar, reconoce dentro de esta categoría las de tipo A y de tipo B diferenciándose el tipo B por darle prioridad a los recorridos peatonales. Este tipo de vías, exigen un ancho mínimo de 15 metros entre líneas oficiales.

D. Vialidad Local: Las vías locales son aquellas vías de carácter barrial que conectan los sectores interiores de cada barrio o sector de la Comuna. Su ancho mínimo es de 12 metros.

2.3.- De la Movilidad Urbana

El análisis de movilidad urbana, realizados sobre el gran Valparaíso, devela las dependencias y capacidad de atracción que tienen determinados sectores de la ciudad de Viña del Mar, en relación a la comuna y al área Metropolitana, en las distintas formas de transportes. Para este análisis, la ciudad de Viña del Mar se divide en los siguientes macro sectores:

- **Santa Julia;** que abarca los barrios de Santa Julia, Reñaca Alto, Glorias Navales, Gómez Carreño y Achupallas.
- **Reñaca;** que abarca los barrios de Reñaca, Jardín del Mar, Salinas y Predios Petroleras.
- **Miraflores;** que abarca los barrios de Miraflores Alto, Miraflores Bajo, el Sporting, Laguna Sausalito y Población Benidorm.
- **Plan de Viña;** que abarca la totalidad de la Población Vergara, Santa Inés, Meseta Coraceros y Parte de la Subida Alessandri.
- **Marga Marga;** que abarca el centro fundacional de Viña del Mar, comprendido entre el Estero y el Pie del cordón de cerros ubicados al Sur de la calle Álvarez, hasta el Puente Lusitania. Incluye Cerro Castillo.
- **Viña Oriente;** Comprende los barrios de Limonares, Canal Beagle, Villa Dulce, Villa Independencia, El Olivar y Villa Hermosa.
- **Industrial;** abarca el barrio Industrial, a continuación del puente Lusitania, paralelo a la línea férrea.
- **Forestal;** Comprende los barrios de Chorrillos, Forestal y sectores de pie de cerro adyacente al sur de Álvarez.
- **Recreo;** Comprende los sectores de Recreo, Nueva Aurora, Traslaviña, Viña del Mar Alto, Las Colinas y Villa Montes.

A continuación se presenta los análisis según modo de transporte.

2.3.1.- Análisis Punta - Mañana, Locomoción Colectiva

El análisis del gran Valparaíso, desarrollado sobre el horario punta-mañana, relativo a la locomoción colectiva, demuestra en primer término, la fuerte dependencia que tienen las Comunas de Con Con, Quilpué y Viña del Mar del Plan de Valparaíso. Esto se explicaría por el rol de capital administrativa y económica que asume dicha ciudad con respecto de la región, concentrando su plan una gran cantidad de servicios, Oficinas y equipamientos de relevancia inter comunal. En segundo lugar aparece el Plan de la ciudad de Viña del Mar, que ejerce cierta atracción sobre los sectores internos de Santa Julia, Forestal, sectores Orientales de la Comuna y una pequeña participación de viajes de Valparaíso. En tercer lugar aparece dependencia de Villa Alemana, por parte de Quilpué.

2.3.2.- Análisis Punta - Mañana, Automóviles

El análisis del gran Valparaíso, desarrollado sobre el horario punta-mañana relativo al desplazamiento de los automóviles, presenta una situación similar a la descrita en el punto anterior. En primer lugar en cuanto al número de Viajes aparece la gran dependencia que presentan las Comunas de Villa Alemana, Quilpué y Viña del Mar del Plan de Valparaíso; agregándose además una componente que viene desde el valle del Aconcagua y la ruta 5 Norte.

Los barrios de Viña del Mar, que presentan dependencia específica sobre el Plan de Valparaíso, son Recreo, Miraflores y Reñaca.

En segundo término, dentro de las dependencias que genera el Plan de Viña del Mar, aparece la Población Vergara, ejerciendo fuerte atracción sobre el distrito del centro Fundacional, Forestal y los barrios Orientales de la Comuna. Cabe destacar también la dependencia que existe por parte de Santa Julia del Centro aledaño al Estero Marga-Marga.

En último término, cabe señalar que Con Con mantiene dependencia del Valle de Aconcagua y los centros urbanos ubicados hacia la ruta 5 Norte.

2.3.3.- Análisis Todo el día, todos los modos y propósitos

El análisis del gran Valparaíso, desarrollado sobre todos los horarios, todos los propósitos y todos los medios de transporte devela la extensión y diversificación territorial del centro tradicional de la ciudad, apareciendo nuevo polos, alejados de los sectores tradicionales del plan. Estos centros quedan en evidencia al aparecer las dependencias de ellos, que tienen los distintos barrios de la ciudad. Destaca, en primer término la población Vergara, que atrae viajes provenientes desde Con Con, Santa Julia, Reñaca y Miraflores.

En segundo Lugar, aparece el Centro Fundacional, denominado Marga-Marga (calle Álvarez, Calle Arlegui, Calle Limache, Cerro Castillo) que atrae viajes desde los barrios de Forestal y Viña del Mar Oriente. En tercer lugar aparece Santa Julia generando atracción sobre el barrio de Marga-Marga y la Población Vergara.

2.4.- Síntesis de Estudio de Mercado Inmobiliario, Gran Valparaíso.

El Área Metropolitana del Gran Valparaíso, como consecuencia del funcionamiento asociado de las Comunas, ha permitido que la oferta habitacional se especialice, asociándose con los atributos y características que distingue a cada Comuna, para cada tipo de segmento socioeconómico. En este contexto, coherentemente con el aumento del valor de suelo que acontece a Viña del Mar, la oferta inmobiliaria opta en esta comuna por la eficiencia en el uso del suelo, desarrollándose en gran mayoría los proyectos de vivienda en altura, dirigidos a los segmentos socioeconómicos medios y altos. Esta tendencia se ha acentuado en Viña del Mar, con las nuevas obras viales y las políticas de Renovación Urbana, impulsadas por el Municipio y el MINVU sobre parte del área céntrica, con presencia de predios obsoletos de origen industrial.

Por el contrario, las comunas de, Quilpué, Villa Alemana han desarrollado proyectos de vivienda en extensión en condominios, principalmente para hogares de clase media. La venta de vivienda unifamiliar y venta de lotes para desarrollo de vivienda con proyectos de Arquitectura particulares, ha encontrado lugar al Norte de Reñaca, en la Comuna de Con Con, los loteos de Mantagua, al Norte del Río Aconcagua, el Sur de Quilpué y la Comuna de Limache. Estos emprendimientos están en su mayoría, dirigidos a hogares de segmentos socioeconómicos altos.

Por último, Valparaíso, si bien posee una vasta área con renovación Patrimonial, ha generado en los cerros, el Almendral y el sector Santos Ossa, proyectos de edificación en altura, orientados al habitante originario de la ciudad puerto, que puede mejorar su estándar de vivienda sin abandonar la ciudad.

2.4.1.- Análisis de la Oferta de Viña del Mar

En Viña del Mar predomina preferentemente la oferta de Departamentos, debido a la demanda de suelo, lo que genera la densificación predial. Adicionalmente este fenómeno detona la búsqueda por localizaciones en barrios consolidados ubicados en zonas altas, tal como Gómez Carreño, Recreo, Santa Inés, Agua Santa y Reñaca Alto.

Dentro de la oferta de vivienda en altura, en las zonas altas predomina los proyectos orientados a familias, con departamentos que van entre los 2 y 4 dormitorios. Por el contrario, en los sectores céntricos, aparece la predominancia de la oferta orientada hacia viviendas pequeñas y departamentos unipersonales. Los sectores socioeconómicos medios altos y altos, en consecuencia a sus mayores ingresos, presionan por mayor espacio predial unifamiliar, localizándose en Reñaca, Concón e incluso Mantagua. Hacia el sector de Cochoa, en Reñaca se ha trasladado la oferta especializada en segunda vivienda, la que opta también por la densificación en altura.

Para más detalle en los anexos de la memoria se encuentra el estudio inmobiliario realizado sobre las comunas del borde costero para el presente instrumento.

2.4.2.- Distribución Espacial de Los Permisos de Obra Nueva en Viña del Mar.

Durante periodo comprendido entre los años 2005-2008, la distribución territorial de los permisos de Obras, dan cuenta de una doble dinámica de crecimiento inmobiliario en la comuna. En primer lugar aparece la concentración inversión inmobiliaria en las áreas céntricas y el borde costero, que corresponden al área plana de la ciudad y a la ciudad antigua (como es el caso de Recreo). En segundo lugar emergen nuevos polos, de localización residencial en los barrios de Reñaca Alto y Glorias Navales. Las tablas presentadas continuación, resumen este fenómeno, incluyéndose en ella permisos de Obra con destino residencial y equipamientos.

Tabla n° 3 Permisos de Obra año 2005

SECTOR	M2 APROBADOS	PARTICIPACION (%)
AGUA SANTA	1.510,12	0,64
RECREO	4.196,45	1,77
FORESTAL	18.838,30	7,94
FORESTAL ALTO	13.579,15	5,72
MIRAFLORES BAJO	2.262,31	0,95
MIRAFLORES ALTO	1.878,09	0,79
SANTA JULIA	7.727,01	3,26
REÑACA ALTO	19088,96	8,05
VILLA DULCE	13.078,28	5,51
SANTA INES	6.830,31	2,88
ACHUPALLAS	2.471,34	1,04
TOTAL	237.253,96	100,00

Tabla n° 4 Permisos de Obra año 2006

SECTOR	M2 APROBADOS	PARTICIPACION (%)
CENTRO	17.285,35	7,26
NUEVA AURORA-AGUA SANTA	7.373,82	3,10
FORESTAL	2.202,82	0,93
MIRAFLORES BAJO	1.825,86	0,77
MIRAFLORES ALTO	7.783,57	3,27
SANTA JULIA	3.293,77	1,38
REÑACA ALTO	666,33	0,28
VILLA DULCE	3.415,89	1,44
SANTA INES	4.779,95	2,01
EL OLIVAR	2.507,53	1,05
TOTAL	237.956,11	100,00

Tabla n° 5 Permisos de Obra año 2007

SECTOR	M2	PARTICIPACION (%)
AGUA SANTA	20.443,99	4,55
RECREO	6.779,42	1,51
FORESTAL	4.623,93	1,03
MIRAFLORES BAJO	27.388,34	6,10
SANTA JULIA	29.668,83	6,61
REÑACA ALTO	6.823,69	1,52
GOMEZ CARREÑO	3.688,96	0,82
REÑACA BAJO	29.999,48	6,68
VILLA DULCE	17.649,48	3,93
EL SALTO	21.681,80	4,83

3.- ESCENARIO URBANO ACTUAL DE VIÑA DEL MAR

Tal como se indica en el punto 2.1, la población de Viña del Mar, se encuentra distribuida de manera heterogénea en el territorio, de acuerdo a realidades geográficas, políticas territoriales y dinámicas económicas. La consolidación de las periferias, y el cambio en la ocupación demográfica del territorio, observada en el periodo 1992-2002, se explican en los procesos y fenómenos descritos a continuación.

3.1.- Metropolitización de Viña del Mar y crecimiento hacia el Norte de la Comuna.

Durante el periodo Intercensal 1992-2002, es posible detectar en el crecimiento de la ciudad de Viña del Mar un proceso de metropolitización, lo que significa el funcionamiento asociado con el resto de las comunas del Gran Valparaíso. Este fenómeno coloca a la Comuna como el espacio central del Valparaíso Metropolitano, generando la saturación de sus vías principales y transformando sus barrios fundacionales, de antiguo carácter residencial, en nuevos sectores de equipamiento y densificación habitacional.

La condición de centralidad metropolitana, junto a las posibilidades de conectividad provistas por las nuevas obras viales, han activado el mercado inmobiliario generando fuerte demanda por suelos para actividades de equipamiento y densificación residencial, elevando los valores de suelo en las áreas céntricas.

El cambio en las condiciones ambientales de los sectores céntricos, junto al aumento del valor de suelo contribuyen a la emigración de parte de la población original, que busca nuevas localizaciones para espacio residencial en el Norte de la Comuna, siendo los antiguos inmuebles remplazados por equipamientos y densificación residencial.

Estos fenómenos vuelven rígido el proceso de renovación de los usos del suelo urbano, produciendo la búsqueda del sector inmobiliario de nuevas localizaciones en las cimas de la Comuna, iniciando el agotamiento de los últimos paños eriazos disponibles, con condiciones de urbanizar en Viña del Mar. Esta valorización de las mesetas y cimas en los sectores peri céntricos y adyacentes a las vías de acceso de la Comuna, enfrenta a los barrios consolidados de la Comuna a un proceso de renovación urbana que compromete las formas habitacionales tradicionales. En este sentido las mejoras viales desarrolladas en el sector Nor Oriente de la ciudad, han generado nuevas oportunidades de desarrollo inmobiliario, de orden residencial, y equipamiento en los barrios de Reñaca Alto, Glorias Navales, Gómez Carreño, Santa Julia y Achupallas.

De acuerdo a los cambios en la ocupación de territorio, descritos anteriormente, el proceso de metropolitización, junto a factores como las restricciones de los instrumentos de planificación (de jerarquía comunal e intercomunal), las grandes áreas verdes y las condiciones geográficas, han generado el agotamiento de la oferta de suelo urbanizable y un efecto de rebalse demográfico, lo cual genera la consolidación de las periferias y la migración de la población, en búsqueda de nuevas localizaciones residenciales hacia el oriente y el NORTE de la comuna.

3.2.- Proyecto Par Vial

La finalización del proyecto Par Vial Álvarez-Viana, inserta al centro fundacional de Viña del Mar dentro de un contexto metropolitano, al conectarlo con las salidas Oriente y Poniente de la ciudad, a la vez que posibilita nuevas alternativas de accesibilidad para la trama que lo compone; lo que ha detonado un proceso de renovación para el casco histórico, que sigue un modelo de vivienda y equipamiento en altura, producto de la alta demanda por ubicación en dicho sector.

3.3.- De las Centralidades de Viña del Mar

Tal como se ha explicado en los puntos anteriores, las nuevas tendencias relacionadas a la Metropolitización de la ciudad, generan la aparición de nuevas localizaciones residenciales, especialmente en el Norte y al Oriente de la Comuna producto de la transformación en el uso del plan. Coherente con este fenómeno, los equipamientos comerciales siguen a las nuevas localizaciones, modificándose el antiguo patrón de centralidad, apareciendo nuevos polos de equipamiento, que se organizan de acuerdo a las nuevas realidades socioeconómicas. Dichos polos son

cioeconómicos altos, que se dirigen hacia el Norte. Este polo comercial impacta con intensidad en la antigua zona comercial del área fundacional de ciudad, dando paso a la transformación de la población Vergara, atrayendo la localización de la actividad comercial.

Por otro lado aparece un segundo Polo Comercial en el sector de Miraflores, al extremo Oriente de la Ciudad, que capta la demanda de barrios tradicionales aledaños y de los desplazamientos que van entre Valparaíso y las comunas de Quilpué y Villa Alemana.

Con respecto al área comercial del centro fundacional de la ciudad, la puesta en marcha del Par Vial Álvarez-Viana, ha dotado al centro de atributos de conectividad metropolitana y accesibilidad a la red urbana existente. A lo anterior se suma la modernización de las antiguas estaciones del tren, el mejoramiento del paisaje urbano y la espacialidad del eje, condiciones todas que en definitiva, mejoran la plusvalía del sector y atraen la inversión inmobiliaria con proyectos de densificación residencial que incrementarán el tamaño demográfico del sector, mejorando las proyecciones del comercio. Esta dinámica inmobiliaria residencial se encuentra potenciada por las políticas de renovación urbana desarrolladas al Oriente de las Plazas de Viña, la que también se ve potenciada por el proyecto Par Vial, contemplando importantes inversiones en los paños de la ex CRAV.

3.3.2.- Los Sectores Altos del Nor Oriente.

Los barrios ubicados al Nor-Oriente de la Comuna, compuesto por Reñaca Alto, Santa Julia, Gómez Carreño, Achupallas y Santa Julia, tienen su origen en la búsqueda de suelo de sectores obreros, atraídos por la actividad industrial de Viña del Mar. Por lo anterior, todos estos barrios, salvo Gómez Carreño, crecieron sin estándares de urbanización y planificación, concentrando población socialmente vulnerable.

Sin embargo, la ubicación de estos sectores, adyacente a las vías que conectan las ciudades Litorales de Valparaíso y Viña del Mar, con el valle del Aconcagua, generaron oportunidades para esta meseta, configurando un nuevo escenario. El agotamiento de suelo Urbano de la Comuna y las nuevas obras de acceso a la ciudad planeadas por el Ministerio de Obras Públicas, han posibilitado nuevas oportunidades de desarrollo inmobiliario en el sector Nor Oriente de la ciudad, específicamente en los barrios de Reñaca Alto, Glorias Navales y Gómez Carreño, que han concentrado desde el año 2004 a la fecha, la inversión inmobiliaria dirigida a sectores socio económicos medios, y medios bajos.

La situación de "Loteo Irregular" que caracteriza parte de las mesetas de Santa Julia y Achupallas las hace inviables para la inversión inmobiliaria sin participar de la oportunidad de crecimiento que experimenta, pese a poseer atributos urbanos. Lo anterior, en conjunto con las restricciones normativas del Plan Regulador Comunal en los paños ubicados al Norte de Gómez Carreño, al Poniente y el Oriente del Camino Internacional, generaron la rápida ocupación de los Bordes externos de Glorias Navales y Reñaca Alto, en función de la demanda por viviendas bajo las 1500 UF, lo que se suma a la ocupación de los Bordes Norte y Sur de Gómez Carreño con emprendimientos inmobiliarios con ofertas cercanas a las 3000 UF.

Este nuevo crecimiento demográfico (junto a los flujos que se desplazan entre las ciudades del valle de Aconcagua y el Borde Costero, en conjunto con la conexión hacia Santiago) ha atraído la inversión del sector comercial, originando lugares de abastecimiento tales como la feria libre, en el Parque Caupolicán. Todo lo anterior demuestra el potencial urbano que comienza generar este sector, conformando un nuevo polo que se desprende de la dependencia inmediata con el Borde Costero, ya que se asocia a las dinámicas inter Comunales, potenciadas por las mejoras viales de conectividad inter-comunal.

3.3.3.- Valle de Reñaca.

Desde la década de 1960, en adelante el Sector de Reñaca comienza a experimentar los cambios producto de ser un barrio receptor de los segmentos socioeconómicos medio altos y altos de la ciudad en conjunto con el alza de la actividad turística. La Consolidación del barrio de Jardín del Mar, la creación de barrios residenciales de baja densidad junto a la explotación de los predios con vista al mar para edificación en altura (principalmente, destinado a segunda vivienda) sumado a la concentración de equipamiento educacional, ha configurado a Reñaca como un complejo urbano que ostenta una fuerte demanda por localización residencial. Lo anterior ha generado la transformación completa del centro de Reñaca, concentrándose en el sector de Avenida Central y las calles que lo circundan, un amplio conjunto de emprendimientos comerciales, gastronómicos y turísticos. Debido a la particular geomorfología del área, en conjunto con su diseño urbano y la actividad urbana recientemente descrita, el Plan de Reñaca se ve enfrentado a situaciones de congestión vial, fundamentalmente por el estrangulamiento que acontece en su acceso Sur y la alta demanda del puente de Reñaca. La accidentada accesibilidad del valle de Reñaca, junto a la ubicación de sectores con altas tasas de motorización, comienza a impactar la calidad ambiental del sector.

3.4.- El Fundo Naval en el Escenario Urbano Descrito

3.4.1.- Movilidad Urbana

Los Análisis de Movilidad Urbana indican la fuerte dependencia que muestran las áreas del Norte de la Comuna y la Comuna de Concón, de Valparaíso y Plan de Viña del Mar, producto del rol administrativo que caracteriza a la ciudad puerto y el equipamiento de servicios que concentra la ciudad jardín. Adicionalmente se visualiza la aparición del sector adyacente a la Rotonda Santa Julia con área de atractivo residencial y comercial en las dinámicas internas de la Comuna.

Estos flujos, generan una fuerte demanda de las vías del Borde Costero, Camino Reñaca Concón y el Camino Internacional, generando además saturación de los Nodos que articulan los accesos al Plan de Viña del Mar y al Plan de Reñaca.

Todos los trazados de las vías antes nombradas son definidos por la extensión y forma del Fundo Naval, quedando perimetrales en parte de sus tramos, apreciando este predio como el elemento urbano que determina los recorridos impactando además con el trazado de la vía P3, que tiene un rol intercomunal.

3.4.2.- Crecimiento hacia el Norte de la Comuna:

Los barrios ubicados en el Norte y el Nor Oriente de la Comuna tienen una fuerte incidencia en el crecimiento demográfico urbano, fijando dos vectores de crecimiento urbano. Este fenómeno se ha desarrollado sustentado en la existencia de los ejes viales del Camino Internacional, el Camino Costero y el Camino Concón-Reñaca.

Los sectores de Reñaca Alto, Glorias Navales y Santa Julia, exhiben altas tasas de crecimiento demográfico, concentrando oferta inmobiliaria de viviendas para segmentos sociales medios y medios bajos, capitalizando las mejoras viales. Por otro lado, los sectores sociales de estratos medios altos y altos que se encuentran en la búsqueda de viviendas en extensión, se desplazan hacia Reñaca Bajo, Concón e incluso Mantagua, al Norte del Río Aconcagua.

El Fundo Naval Las Salinas se encuentra entre los vectores de crecimiento de Viña del Mar, manteniendo contacto con sectores de diferentes características realidades sociales, por lo que es el elemento urbano que presiona y estrangula las posibilidades de conexión, acceso y potenciamiento urbano entre estas dos áreas.

3.4.3.- Gómez Carreño como barrio Articulador

El barrio de Gómez Carreño, como consecuencia del crecimiento hacia el Norte y el Nor Oriente asume un rol de corredor que articula y conecta los ejes del Camino Costero y el Camino Internacional lo que genera presiones en su territorio. Esto se ve reflejado en la concentración de proyectos de vivienda en altura y los riesgos de deterioro medioambiental en sus quebradas. Lo anterior evidencia las carencias en estructura vial que dé soporte al desarrollo urbano que enfrenta el sector Norte de la Comuna, tendencia que va en aumento y que finalmente compromete la calidad ambiental de la red urbana barrial.

3.4.4.- Marginalización del Borde Sur de Gómez Carreño

La extensión del Barrio de Gómez Carreño, se encuentra definida por la existencia y permanencia en el tiempo del predio denominado Fundo Naval Las Salinas en su flanco sur, y el territorio resguardado por el Plan Regulador Intercomunal como reserva forestal en el flanco Norte. La inexistencia de elementos urbanos que generen conexión entre el borde sur de Gómez Carreño y el fundo Naval, sumado a la extensión del deslinde, configuran un área marginada de desarrollo urbano, expuesta al deterioro ambiental y a prácticas urbanas negativas relacionadas a la falta de control urbano.

3.5.- La Planificación del Fundo Naval Las Salinas en el Escenario Urbano

En el escenario urbano descrito, el área del Fundo Naval Las Salinas cobra especial relevancia por su ubicación y su extensión, impactando en el desarrollo del sector Nor Oriente de la Comuna. Por lo anterior la transformación en área urbana de parte de su territorio, permitirá abordar mediante los instrumentos de planificación, aquellos problemas relacionados a la conectividad urbana e interurbana, a la accesibilidad de los barrios y la disponibilidad de suelo urbano para las nuevas necesidades del crecimiento, generando múltiples beneficios, los que se detallan a continuación.

3.5.1.- Conectividad Intercomunal

El Plan Regulador vigente de Viña del Mar (año 2002) estableció en su plan de vialidad estructurante el trazado de la Vía P3, que conecta Valparaíso y Concón por cotas superiores al borde costero, y que posee un tramo cercano 3 km dentro del Fundo Naval Las Salinas, entre el área de Santa Inés y la calle Almirante Navarrete. Esta vía mejora la conectividad Norte Sur del Gran Valparaíso generando una alternativa vial al borde costero.

Lo anterior es relevante frente a la dependencia demostrada por las áreas residenciales del Norte (Mantagua, Concón Reñaca) y los centros de empleo y equipamiento ubicado en Valparaíso y Viña del Mar. El planeamiento del Fundo Naval permitirá ajustar su trazado en lo correspondiente al tramo que se encuentra dentro de sus deslindes.

5.2.- Conectividad Sector de Reñaca con Áreas Comerciales

El Sector de 15 Norte se ha transformado en uno de los polos comerciales relevantes en Viña del Mar, acentuando la transformación de la población Vergara en área de equipamiento. Este rol fue generado a partir del crecimiento urbano de los sectores de Reñaca, Reñaca Alto, Gómez Carreño y Glorias Navales (junto a los distintos formatos residenciales) con familias con acceso transporte privado, que además procuran mayor demanda de medios para la movilidad entre el Norte y el Plan de Viña del Mar. Es por esto que el planeamiento del Fundo Naval debe incluir la vialidad que permita generar nueva oferta de conexión entre Jardín del Mar, Gómez Carreño y 15 Norte, evitando saturar la vía del borde costero.

5.3.- Nuevos Suelos Urbanos y Descentralización Comunal

El crecimiento residencial y demográfico del área Nor Poniente de la Comuna requiere de espacios para generar equipamientos que consoliden el estándar urbano y los barrios ubicados en las áreas indicadas. La creación de estos espacios requiere a su vez de suelo urbanizable en condiciones regulares y de la existencia de una red vial con capacidad de conectar polos de desarrollo. En este sentido el planeamiento urbano del Fundo Naval deberá proveer de espacios adyacentes a Gómez Carreño que puedan proveer de suelo para el desarrollo de futuro equipamiento, y contribuir a la descentralización de Viña del Mar.

.- ANTECEDENTES DEL ÁREA DE ESTUDIO

1.- Definición del Área de Estudio

El área de estudio queda definida por la propiedad denominada Fundo Naval Las Salinas, el Sector de Gómez Carreño y la Unidad Vecinal de Jardín del Mar. Se opta por limitar el territorio de estudio a estos sectores, porque históricamente estuvieron unidos y actualmente son colindantes, permaneciendo relacionados. En términos administrativos territoriales, el área de estudio queda definida de la siguiente forma:

Tabla nº 7 Unidades Vecinales Estudiadas

SECTOR	UNIDAD VECINAL	Nº
Gómez Carreño	Primer Sector A	92
	Primer Sector B	93
	Primer Sector C	94
	Segundo Sector B	95
	Segundo Sector A	96
	Tercer Sector A	97
	Cuarto Sector	99
	Quinto Sector	100
	Alejandro Navarrete	116
	Viña del Mar (135)	135
El Progreso (137)	137	
Fraternidad (146)	146	
Reñaca	Jardín del Mar	124

1.- Orígenes Históricos del Fundo Naval Las Salinas

El Fundo Naval Las Salinas se origina entre los años 1904 y 1905, producto de la compra que efectúa la Armada de Chile a don Luis E. González, con el objeto de emplazar en sus inmediaciones instalaciones de almacenaje de armamento, siendo esta ubicación óptima para dichos fines, ya que el desarrollo urbano se orientó al sur del estero de Viña del Mar.

Si bien el Fundo Naval en su condición de recinto militar ha quedado marginado del desarrollo urbano, es necesario revisar algunos acontecimientos que caracterizan hoy su situación.

industrias y se asientan en las cimas que rodean los valles de Peuco y de Reñaca.

- De esta manera nacen los barrios de Nueva Aurora, Achupallas, Santa Julia y Miraflores Alto, que al originarse desde de la urgencia social, carecen de las adecuadas condiciones de urbanización, situación que hasta hoy ha condicionado su desarrollo.
- En 1963 comienza a proyectarse el Barrio de Gómez Carreño, desde la acción planificada del Estado, iniciándose en el año 1963, con el traspaso de los terrenos a cargo de la Armada de Chile a la Corporación de la Vivienda (CORVI 1953). Este barrio, proyectado con principios modernistas, es el segundo límite urbano consolidado, que colinda por el Nor Oriente con el Fundo Naval Las Salinas.
- Si bien el sector de Reñaca tiene origen fundacional desde 1912, acogiendo en su valle viviendas emplazadas en predios sobre los 5.000 m², es a partir de 1960 que este sector cobra relevancia urbana, al consolidar su destino turístico. La disponibilidad de suelo del sector, como localización para vivienda en extensión para los sectores socioeconómicos altos de la Ciudad, permite en el año 1979 el asentamiento del Barrio de Jardín del Mar. Este barrio se origina en un emprendimiento inmobiliario dirigido a la venta de lotes, ante la consolidación de la expansión urbana de Viña del Mar, acaecida entre 1960 y 1970 y confina al Fundo Naval por el Nor Poniente.

4.3.- Análisis Barrio Gómez Carreño.

El barrio Gómez Carreño tiene su origen en una acción planificada del Estado, iniciándose en el año 1963, con el traspaso de los terrenos a cargo de la Armada de Chile a la Corporación de la Vivienda (CORVI 1953).

El barrio se ubica en la sucesión de cumbres del cordón montañoso de sentido Oriente-Poniente, que separa el Valle del Estero de Reñaca de la cuenca del Fundo Naval Las Salinas. Este emplazamiento, que tiene por objeto asentarse en las cumbres, no consideró el abordamiento de las vertientes, generando un barrio de forma alargada similar a un corredor, ceñido entre dos faldeos de áreas verdes. Esto se debe a restricciones territoriales, ya que ambas vertientes se encuentran acogidas a regímenes legales que impiden su ocupación.

Inicialmente se planificaron 5 sectores, que conjugan vivienda en altura media (4 pisos) y vivienda de 1 piso, a los que sumaron posteriormente la Población Almirante Navarrete y emprendimientos inmobiliarios recientes.

4.3.1.- Estructura Vial de Gómez Carreño

El barrio se ordena a partir de un trazado vial que va en sentido Oriente-Poniente buscando las cumbres del cordón, denominado Avenida Almirante Gómez Carreño y Avenida Alejandro Navarrete, las que conectan el Camino Internacional con el Barrio de Jardín del Mar. A lo largo de esta Vía se estructuran anillos viales que permiten dar acceso al tejido local del barrio. Entre estos Anillos Viales se destacan la calle Cono Sur, calle Índico, calle Atlántico y calle Antártico, contando además con un eje de Equipamiento transversal a la Avda. Gómez Carreño, denominado calle Pacífico. Gómez Carreño presenta en la distribución territorial de los usos de suelo un ordenamiento definido y estructurado en donde los equipamientos se encuentran en su mayoría concentrados en el eje de Avenida Pacífico.

Para los análisis posteriores se ha usado la subdivisión del sector en unidades vecinales, las que se nombran a continuación:

- Primer Sector A (92)
- Primer Sector B (93)
- Primer Sector C (94)
- Segundo Sector B (95)
- Segundo Sector A (96)
- Tercer Sector A (97)
- Cuarto Sector (99)

Sectores según tamaño e incidencia en la población comunal / 1992 y 2002.

Área de Estimación	Población 1992	% 1992	Ranking 1992	Población 2002	% 2002	Ranking 2002
Nueva Aurora	17.915	6,3	8	17.499	6,1	9
Recreo	29.009	10,2	5	27.514	9,6	4
Forestal	33.533	11,7	2	30.405	10,6	3
Chorrillos	9.110	3,2	12	7.654	2,7	12
Oriente	28.781	10,1	6	26.316	9,2	6
Miraflores	31.282	11,0	3	27.092	9,4	5
Santa Inés	14.997	5,3	9	13.539	4,7	11
Plan	41.601	14,6	1	41.521	14,5	1
Achupallas	29.518	10,3	4	35.056	12,2	2
Reñaca Alto	14.584	5,1	10	24.990	8,7	7
Reñaca Bajo	12.562	4,4	11	14.954	5,2	10
Viña del Mar	285.454	100,0		286.931	100,0	

Sectores según Superficie Habitada / 1992 y 2002.

Área de Estimación	Superficie Km2 1992	% 1992	Ranking 1992	Superficie Km2 2002	% 2002	Ranking 2002
Nueva Aurora	2,8	6,9	9	2,8	5,9	9
Recreo	3,0	7,4	7	3,0	6,3	8
Forestal	3,0	7,4	7	3,1	6,7	7
Chorrillos	2,2	5,5	10	2,2	4,7	10
Oriente	4,2	10,5	4	4,2	9,0	5
Miraflores	4,2	10,4	5	4,2	8,9	6
Santa Inés	1,1	2,7	12	1,1	2,3	12
Plan	4,7	11,7	2	5,1	10,8	4
Achupallas	4,9	12,1	1	5,1	10,9	3
Reñaca Alto	3,9	9,6	6	7,0	14,9	2
Reñaca Bajo	4,5	11,2	3	7,4	15,7	1
Viña del Mar	40,3 km2	100,0		47,1 km2	100,0	

Fuente: Censos de Población y Viviendas 1992 y 2002 / Datos elaboración propia a través de REDATAM +.

Área de Estimación	Población 1992	Incidencia Comunal	Población 2002	Incidencia Comunal
Primer Sector A (92)	1.703	0,6	1.521	0,5
Primer Sector B (93)	1.295	0,5	1.085	0,4
Primer Sector C (94)	1.480	0,5	1.129	0,4
Segundo Sector B (95)	1.777	0,6	1.454	0,5
Segundo Sector A (96)	632	0,2	604	0,2
Tercer Sector A (97)	1.166	0,4	1.094	0,4
Tercer Sector B (98)	2.175	0,8	1.835	0,6
Cuarto Sector (99)	1.377	0,5	1.208	0,4
Quinto Sector (100)	3.846	1,3	2.963	1,0
Alejandro Navarrete (116)	1.946	0,7	1.723	0,6
Viña del Mar (135)	740	0,3	2.140	0,7
El Progreso (137)	1.168	0,4	835	0,3
Sin Nombre (142)	879	0,3	902	0,3
Fraternidad (146)	735	0,3	689	0,2
Jardín del Mar (124)	4.622	1,6	6.360	2,2
Área Estudio (Jardín del Mar + Gómez Carreño)	25.541	8,9	25.864	9,0
Viña del Mar	285.454	100,0	286.931	100,0

Fuente: Censos de Población y Viviendas 1992 y 2002 / Datos elaboración propia a través de REDATAM +.

Unidad Vecinal	Población Censo 1992	Población Censo 2002	Índice Cambio Estructural de Residentes
Primer Sector A (92)	1.703	1.521	-5,6
Primer Sector B (93)	1.295	1.085	-8,8
Primer Sector C (94)	1.480	1.129	-13,5
Segundo Sector B (95)	1.777	1.454	-10,0
Segundo Sector A (96)	632	604	-2,3
Tercer Sector A (97)	1.166	1.094	-3,2
Tercer Sector B (98)	2.175	1.835	-8,5
Cuarto Sector (99)	1.377	1.208	-6,5
Quinto Sector (100)	3.846	2.963	-13,0
Alejandro Navarrete (116)	1.946	1.723	-6,1
Viña del Mar (135)	740	2.140	48,6
El Progreso (137)	1.168	835	-16,6
Sin Nombre (142)	879	902	1,3
Fraternidad (146)	735	689	-3,2
Jardín del Mar (124)	4.622	6.360	15,8
Área Estudio (Jardín del Mar + Gómez Carreño)	25.541	25.864	0,6
Viña del Mar	285.454	286.931	0,3

La primera tabla, demuestra que Gómez Carreño, en términos demográficos, en el periodo intercensal tuvo un crecimiento negativo, bajando también su incidencia en el tamaño de la Población Comunal. Por otro lado, el tamaño del barrio, en kilómetros cuadrados, no experimentó variaciones significativas. Lo anterior se explica en primer término por el origen social del sector, ligado a propietarios y habitantes organizados. En segundo lugar, el diseño urbano del barrio que imprime un acentuado factor de rigidez frente a los eventuales cambios, dejando todo aspecto urbano estructural definido desde la gestación.

En las tablas que comparan las variaciones demográficas a nivel barrial, por unidades Vecinales, aparece que la pérdida de población se distribuye en casi todas las unidades, salvo en la denominada "Viña del Mar", la que experimentó un significativo aumento, motivado por los proyectos inmobiliarios acogidos en el sector, originado en momentos anteriores al año 2002, tales como "Mesa de Aragón" y Condominio "Los Pinos", y que fueron de lento crecimiento y consolidación.

Cabe señalar que en estas tablas no recogen emprendimientos inmobiliarios de orden residencial, que entraron en operación en fechas posteriores al año 2002, los que podrían afectar algunas unidades vecinales, tales como la 96, ubicada en el primer sector.

Las tasas negativas de crecimiento demográfico, tal como se señala anteriormente, podrían tener su causa en la rigidez estructural del sector, que no permite retener la partida de los segmentos de población joven ni acoger nueva población en busca de vivienda, como también en el decrecimiento general que muestra la poblacional en Chile y la Región. A continuación se presentan dos tablas que contienen los porcentajes de Adultos Mayores y de Jóvenes menores de 15 años de Gómez Carreño, en relación a la Comuna.

País, Región, Comuna y Sectores según Porcentaje de Adultos Mayores / 1992 y 2002.

Área de Estimación	% A. Mayores 1992	Índice Comunal % A. Mayores 1992	% A. Mayores 2002	Índice Comunal % A. Mayores 2002
Nueva Aurora	6,6	-0,5	11,1	0,0
Recreo	12,7	1,2	16,0	1,2
Forestal	6,5	-0,5	9,1	-0,5
Chorrillos	8,6	0,1	12,1	0,2
Oriente	5,8	-0,7	9,8	-0,4
Miraflores	6,4	-0,6	9,7	-0,4
Santa Inés	8,3	0,0	10,9	-0,1
Plan	15,9	2,2	19,3	2,0
Achupallas	5,5	-0,8	7,3	-1,0
Reñaca Alto	3,9	-1,3	5,4	-1,5
Reñaca Bajo	4,1	-1,2	6,3	-1,2
Viña del Mar	8,3	0,0	11,2	0,0
V región	7,9		9,8	
País	6,6		8,1	

Fuente: Elaboración propia a partir de la Información censal procesada a través de REDATAM R* y ArcView 3.2a.

País, Región, Comuna y Sectores según Índice de Juventud / 1992 y 2002.

Área de Estimación	Índice de Juventud 1992	Índice Comunal 1992	Índice de Juventud 2002	Índice Comunal 2002
Nueva Aurora	411,7	0,4	208,4	0,1
Recreo	170,4	-0,7	111,5	-0,7
Forestal	460,7	0,7	279,9	0,7
Chorrillos	315,5	0,0	181,2	-0,1
Oriente	504,2	0,9	234,1	0,3
Miraflores	453,4	0,6	226,6	0,3
Santa Inés	327,6	0,0	190,3	0,0
Plan	108,6	-1,0	66,9	-1,0
Achupallas	557,0	1,2	356,8	1,3
Reñaca Alto	870,9	2,7	531,6	2,7
Reñaca Bajo	651,4	1,6	359,4	1,3
Viña del Mar	320,0	0,0	195,0	0,0
V región	377,7		278,7	
País	475,2		355,6	

Fuente: Elaboración propia a partir de la Información censal procesada a través de REDATAM R* y ArcView 3.2a.

4.3.3.- Análisis Usos de Suelo y Alturas

Los usos de suelo de Gómez Carreño develan su estructura barrial ordenada, con los equipamientos distribuidos en torno a ejes que concentran usos complementarios a los residenciales o emplazados en los anillos de circulación, con fácil acceso al eje principal.

En general, el barrio presenta un fuerte carácter residencial, conjugando en los sectores originales viviendas de baja altura (hasta dos pisos) y edificios de 4 pisos. Los nuevos emprendimientos inmobiliarios, "Meseta de Aragón" y "Mar Indico" superan esta altura, pero al estar orientados hacia las vertientes Norte y Sur, respectivamente, no generan impactos relacionados al paisaje urbano.

Para una mejor descripción de los usos de suelo, éstos se expondrán de acuerdo a las Unidades Vecinales.

A.- Primer Sector A

Sus calles estructurante son Cono Sur por el poniente e Índico por el Norte. Predominan los usos residenciales, con una leve supremacía en edificios de 4 pisos y con sectores definidos de viviendas unifamiliares de 1 y 2 pisos. Entre los Equipamientos destacan un Local de Culto ubicado en la esquina de Caspio con Índico y una cancha de fútbol emplazada en la calle Índico. Posee una pequeña área verde emplazada en la esquina sur poniente de Cono Sur con Índico.

B.- Primer Sector B

Sus calles estructurantes son Avda Alessandri, Pacífico e Índico. Predomina el uso residencial, encontrándose equiparados los edificios de 4 pisos con las viviendas unifamiliares pareadas de 1 piso, aunque algunas de éstas muestran ampliaciones de segundo piso. Entre los equipamientos destacan una edificación de Carabineros de Chile, ubicada en la esquina Nor-Oriente de Pacífico con Índico, una área verde consolidada emplazada entre las calles Caribe, Austral y Mediterráneo. Se detectó además un equipamiento deportivo en la calle Adriático, esquina Cono Sur.

C.- Primer Sector C

Sus calles estructurantes son Avda. Gómez Carreño, Parte Norte de Pacífico y José Orrego. Predomina el uso residencial de viviendas unifamiliares pareadas de 1 piso con algunas ampliaciones de segundo piso, existiendo un sector de edificios de 4 pisos adyacente a Avda. Gómez Carreño. Entre los equipamientos destacan el Complejo educacional ubicado en la intersección de calles Pacífico Norte con calle Escuela, un local comercial ubicado en calle Pacífico y áreas verdes distribuidas en los remates de los pasajes 3 y 2. Cabe señalar que algunas de las viviendas ocupan parte del primer piso, en pequeños almacenes, existiendo por lo tanto algunos usos mixtos.

D.- Segundo Sector A

Sus calles estructurantes son Avda Gómez Carreño, el Eje Pacífico y el Anillo formado por la calle Índico. Es el sector que concentra, proporcionalmente, la mayor cantidad de Equipamientos de Gómez Carreño, quedando fuertemente influenciado por el eje de calle Pacífico. A diferencia del resto de los sectores, no existe predominancia de los usos residenciales, encontrándose balanceado con respecto a los usos de Equipamiento.

Las viviendas se concentran hacia el sur y el sur-poniente del Anillo Índico, detectándose vivienda de 1 piso, 2 pisos y edificios de cuatro pisos, con excepción de los edificios "Mar Índico", que superan los 10 pisos y que son de origen reciente. Entre los equipamientos destacan el local de Culto ubicado en la intersección de calle Índico con Gómez Carreño, un equipamiento de salud ubicado en calle Índico, una Multicancha ubicada en calle Índico y la placa Comercial que se emplaza en Pacífico. Adicionalmente este sector cuenta con dos instituciones de educación, colindantes emplazados en la vertiente Poniente de calle Índico y la sede Social ubicada en el encuentro Nor Poniente de calle Índico con Avda. Gómez Carreño, en la que se emplaza una cancha de fútbol.

E.- Segundo Sector B

Sus calles estructurantes son la Avda. Gómez Carreño y el anillo Norte de calle Pacífico. Predomina el uso residencial de viviendas unifamiliares pareadas de 1 y 2 pisos, ubicándose estas últimas, adyacentes a la Avenida Gómez Carreño, no detectándose vivienda en altura. Entre los equipamientos destacado se encuentran una Multicancha en pasaje 3 Norte, un Área verde en pasaje 5 Norte, un área de juegos en el remate de pasaje 2 Norte, un complejo deportivo en calle Pacífico y un local de comercio en la intersección de Pacífico con José Orrego.

F.- Tercer Sector A

Se desarrolla en torno a las calles Cantábrico y Ampliación, quedando definido por la Avda. Gómez Carreño y la Parte Oriental del Anillo de calle Atlántico. Predomina el uso residencial, detectándose únicamente vivienda sobre entre 3 y 4 pisos. Entre los equipamientos destacan el hospital Sanatorio Marítimo, emplazado en la quebrada que cae al fundo Naval Las Salinas. Adicionalmente cuenta con una placa comercial, con segundo piso residencial ubicada en el encuentro de calles Cantábrico con Atlántico.

E.- Cuarto Sector

Sector desarrollado dentro del Polígono conformado entre la vertiente Nor-Poniente de la calle Atlántico, la Avda. Gómez Carreño y la calle 19 Poniente. Predomina el uso residencial, detectándose vivienda pareadas de 1 y 2 pisos, siendo muchas de estas últimas, ampliaciones de la vivienda original. Entre los equipamientos se encuentra un local de culto ubicado en calle 19 poniente, una plaza ubicada en la intersección de calle 19 Poniente con Avda. Gómez Carreño, un área verde ubicada en el remate de calle 19 Poniente y algunos emplazamientos de infraestructura. Se detectan alrededor de 5 sitios eriazos, distribuidos en toda la unidad, pertenecientes a zonas comunes de copropiedades, no consolidadas.

F.- Quinto Sector

Sector desarrollado en torno a ambos lados de la Avda. Gómez Carreño, entre las calles 19 Poniente y 29 Poniente, con un sector estructurado en torno al anillo de calle Antártico. Predomina el uso residencial, detectándose vivienda pareadas de 1 y 2 pisos, siendo muchas de estas últimas ampliaciones de la vivienda original. Adicionalmente se observó presencia menor de edificación sobre 3 pisos. Entre los equipamientos consignados se encuentran un establecimiento educacional ubicado al interior del Anillo Antártico, un polo de equipamiento religioso, social y comercial ubicado entre vías 25 poniente y Gómez Carreño, un área verde de juegos adyacente a Avda. Gómez Carreño, un área verde en calle Antártico cercana a 4 Norte y un espacio de deportes ubicado en la intersección de Avda Gómez Carreño con Antártico. Adicionalmente se detecta la existencia de establecimiento de salud, adosado a una sede social y cancha de Fútbol en calle 19 Poniente; un Terminal de buses, aldeaño al lado Norte de la Avda Gómez Carreño y un Área verde en el remate de la calle 23 Poniente. Se detectan alrededor de 13 sitios eriazos, distribuidos en toda la unidad, que probablemente son áreas comunes no consolidadas.

G.- Alejandro Navarrete

Sector desarrollado en torno a ambos lados a la Avenida Alejandro Navarrete, entre las calles 29 Poniente y el Límite con Jardín del Mar, destacando la calle Antofagasta, que da acceso a dicho sector. Predomina el uso residencial, detectándose viviendas aisladas y pareadas, mayoritariamente de 2 pisos. Adicionalmente se observó presencia puntual de edificación sobre 3 pisos. Dentro de los usos de Equipamiento, destaca el complejo social ubicado en la inflexión de Almirante Navarrete, que alberga comercio y un área verde. En el pasaje 16 se observa la presencia de un establecimiento de salud. Se detectan alrededor de 6 sitios eriazos, distribuidos en toda la unidad, que probablemente son áreas comunes no consolidadas.

H.- Viña del Mar

Sector que ha acogido la mayoría de los nuevos emprendimientos inmobiliarios presente en Gómez Carreño (año 1996 a la fecha) y que se desarrolla desde la calle José Orrego, hacia la vertiente Norte del cordón montañoso de Gómez Carreño, limitando con Avda. Alessandri. Predomina el uso residencial, detectándose viviendas aisladas y pareadas de 1 y 2 pisos, en conjunto con edificación en altura sobre los 6 pisos. Entre sus equipamientos destaca un complejo de comercio y canchas ubicado en la intersección de calles José Orrego con Pacífico, un establecimiento Educacional ubicado adyacente a Avda. Alessandri, y un conjunto de áreas verdes ubicadas al Poniente de calle Ramón Picarte.

I.- Fraternidad

Sector que se desarrolla hacia la vertiente Norte del cordón montañoso de Gómez Carreño, estructurado en torno a calle 13 Poniente y el Anillo de calle Primavera. Predomina el uso residencial, detectándose viviendas pareadas de 1 y 2 pisos, estas últimas, ampliaciones, en conjunto con edificación en altura sobre los 6 pisos. Dentro de los equipamientos, destaca la existencia de una cancha de Fútbol ubicada en la calle Primavera y un área verde, ubicada en el encuentro de calles Primavera con Avda. Gómez Carreño. Se detectan alrededor de 4 sitios eriazos, distribuidos en toda la unidad, que probablemente son áreas comunes no consolidadas.

J.- El Progreso

Sector que se desarrolla hacia la vertiente Norte del cordón montañoso de Gómez Carreño, al Norte de Avda. Almirante Navarrete, encontrándose un

poco relevantes en extensión, esto podría verse modificado por proyectos posteriores al año 2002.

Los atributos urbanos de Gómez Carreño, relacionados a su función de Corredor entre Reñaca Bajo y el Camino Internacional, la consolidación urbana y calidad jurídica de su territorio, la vista conservada, la Normativa Urbana y la disposición de paños sin edificar lo han transformado (en el periodo posterior al año 2000) en unos de los barrios altos con mayor inversión en localización residencial en altura, dirigido a segmentos socioeconómicos medios.

Tanto en la Vertiente Sur, como en la vertiente Norte se encontraban franjas de terrenos eriazos, que quedaron fuera de las áreas de restricción establecida por los instrumentos de Planificación, quedando bajo la zona V7 que es la más permisiva del Plan Regulador actual de Viña del Mar. Estos proyectos al generar patrones de densificación residencial hacen atractivo el barrio para nuevos emprendimientos de equipamiento, pero pueden comprometer la consolidación urbana del barrio original.

4.4.- Análisis Barrio Jardín del Mar.

El barrio de Jardín del Mar, tiene su origen en un emprendimiento inmobiliario gestado a fines de la década de los 70, para venta de Lotes, ante la consolidación de la expansión urbana de Viña del Mar, acaecida entre 1950 y 1970. El barrio se concibe desde su origen como un sector residencial, ordenado por un plan Maestro que define el tejido vial privilegiando las vistas, separando las circulaciones peatonales de las vehiculares y definiendo el carácter jerárquico y paisajístico de cada tipo de vía. Incluso se estipula el tipo de arborización que debían acompañar las circulaciones peatonales. En este sentido, al igual que Gómez Carreño, Jardín del Mar fue planificado desde su origen de manera global.

Jardín del Mar, se emplaza en la vertiente Norte del cordón de cerros de sentido Sur Oriente- Nor Poniente que viene desde la meseta de Santa Julia hacia el Mar, apareciendo esta vertiente como el Límite Sur de Reñaca. El tejido de Jardín del Mar se estructura en base a una sucesión de Vías que siguen el sentido de las curvas de Nivel, atravesadas por Avenidas que van conectando los distintos Niveles en conjunto a Avenidas Cornisas. Esto hace del sector, un barrio profundamente enraizado con el territorio.

4.4.1.- Estructura Vial de Gómez Carreño

La vialidad que estructura la red vial de Jardín del Mar queda definida por el anillo conformado por la Avenida Jardín del Mar, Eklonia y Avenida Los Sargazos. Tanto Avenida Jardín del Mar, como Los Sargazos son vías que enfrentan la pendiente, conectando las terrazas definidas por las calles que siguen las cotas, tomando en algunos tramos el perfil de vías cornisas, que permiten la contemplación de la ciudad.

Jardín del Mar presenta tres accesos que lo conectan con la ciudad, estos son Avda. Jardín del Mar, que empalma con el Borde Costero, Aníbal Pinto que conecta perpendicular a Av. Vicuña Mackenna, en el interior de Reñaca y calle Antofagasta, que conecta Eklonia, con Almirante Navarrete. Tanto Aníbal Pinto, como Antofagasta tiene el carácter de vialidad estructurante en el Plan Regulador Comunal vigente.

Jardín del Mar es un barrio íntegramente residencial, con equipamientos muy puntuales de comercio y salud y que dentro del desarrollo de sus tipos de edificación, presenta vivienda unifamiliares de diversa altura, acogiendo en un segundo momento, edificación en altura, superior a 10 pisos en terrenos que tienen primera vista al Borde Costero y al Valle de Reñaca.

4.4.2.- Análisis Demográfico

Encontrándose Jardín del Mar incluido en una sola Unidad Vecinal (124) la que siempre ha sido considerada dentro del Sector de Reñaca Bajo (Sector 12) no es posible desagregarla para compararla con el resto de la ciudad. No obstante lo anterior se expondrá sus variaciones demográficas y territoriales en el período intercensal 1992-2002.

Área de Estimación	Población 1992	Incidencia Comunal	Población 2002	Incidencia Comunal
Viña del Mar	285.454	100,0	286.931	100,0

Fuente: Censos de Población y Viviendas 1992 y 2002 / Datos elaboración propia a través de REDATAM +.

Unidad Vecinal	Población Censo 1992	Población Censo 2002	Índice Cambio Estructural de Residentes
Viña del Mar	285.454	286.931	0,3

Área de Estimación	Población 2002	Superficie Ocupada (Há) 2002	Densidad Población / Há
Viña del Mar	286.931	4.706	61,0

El análisis demográfico demuestra que Jardín del Mar, siguiendo la tendencia de último período inter censal, aumenta su tamaño demográfico, conforme a la dinámica urbana experimentada por Reñaca, que se consolida como un barrio que capta los sectores socioeconómicos medios-altos y altos que emigran del Plan de Viña del Mar, por las situaciones descritas anteriormente. Esto queda graficado en el índice de cambio estructural de residentes, que es muy superior al del promedio comunal. Esto se puede explicar en la proliferación de condominios y edificación en altura que aparece en un segundo momento en Jardín del Mar.

4.4.3.- Análisis Usos de Suelo y Alturas

El análisis de los Usos de suelo permite visualizar que Jardín del Mar se encuentra orientado íntegramente a los usos residenciales, con equipamientos puntuales, que son el supermercado en calle Antofagasta y la Clínica Jardín del Mar en el límite con Gómez Carreño. Los catastros de Altura develan la predominancia de viviendas unifamiliares, en su mayoría, aisladas, cuya cantidad de pisos fluctúa entre 1 y 3 pisos, detectándose algunos sectores en donde ha aparecido edificación en altura y condominios. Las zonas en donde existe mayor concentración de edificación en altura, sobre 6 pisos son en primer término, el sector ubicado entre Avenida Jardín del Mar, y calle Talasia. En segundo lugar aparece el sector comprendido en Avenida Los Sargazos y Calle Suluria. Estos sectores comparten el hecho de haber poseído disponibilidad de grandes paños y encontrarse cercanos a Borde Costero o al centro de Reñaca.

Cabe señalar que los períodos que fueron originando a los distintos sectores de Jardín del Mar, pertenecen a distintos momentos históricos. Mientras la vivienda unifamiliar aparece en la primera mitad de la década de 1980, relacionándose a origen y carácter original del barrio, la edificación en altura, que aparece 10 años más tarde, tiene que ver con el instante en que Jardín del Mar ya es un barrio consolidado y su valor de suelo había cambiado, volviéndose más competitivo el mercado inmobiliario.

Considerando que el sector de Jardín del Mar se verá impactado por la apertura urbana del Fundo Naval Las Salinas, en el área comprendida desde la Avenida Jardín del Mar hacia el Sur, se ha elaborado, un catastro individualizando cada manzana.

A continuación se exponen los resultados de dicho catastro.

A.- Manzana 1, entre calles Talasia y Rodimonia

El único uso existente es el residencial, predominando las viviendas de 2 pisos, detectándose dentro de esta categoría una vivienda con 3 pisos. El promedio de tamaño predial de la vivienda unifamiliar es de 453 m² y la primera construcción está registrada en el año 1984. Existen dos predios que albergan edificación en altura, superior a 6 pisos.

B.- Manzana 2, entre calles Rodimonia y Petalonia

El único uso existente es el residencial, predominando las viviendas de 2 pisos, detectándose dentro de esta categoría una vivienda con 3 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 490 m² y la primera construcción está registrada en el año 1982. Existen dos predios que albergan edificación en altura, superior a 6 pisos.

C.- Manzana 3, entre calles Petalonia y Liagora

El único uso existente es el residencial, predominando las viviendas de 2 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 483 m² y la primera construcción está registrada en el año 1983. Existen dos predios que albergan edificación en altura, superior a 6 pisos.

D.- Manzana 4, entre calles Liagora y Laurencia

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 3 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 634 m² y la primera construcción está registrada en el año 1983. Existen tres predios que albergan edificación en altura, superior a 6 pisos.

E.- Manzana 5, entre calles Laurencia y Lesonia

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 3 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 491 m² y la primera construcción está registrada en el año 1985.

F.- Manzana 6, entre calles Lesonia y Laminaria

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 3 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 500 m² y la primera construcción está registrada en el año 1983. Existe un predio que alberga edificación en altura, superior a 6 pisos.

G.- Manzana 7, entre calles Laminaria e Iridea

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 3 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 444 m² y la primera construcción está registrada en el año 1983.

E.- Manzana 8, entre calles Iridea y Eklonia

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 2 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 559 m² y la primera construcción está registrada en el año 1981.

F.- Manzana 9, entre calles Halimeda y Eklonia

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 2 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 559 m² y la primera construcción está registrada en el año 1977. Se detecta una edificación en altura.

H.- Manzana 10, entre calles Eklonia, Euquema y Digenia

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 3 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 445 m² y la primera construcción está registrada en el año 1984.

I.- Manzana 11, entre calles Eklonia y Digenia

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 3 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 528 m² y la primera construcción está registrada en el año 1984.

J.- Manzana 12, entre calles Digenia, Euquema y Coralina

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 2 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 381 m² y la primera construcción está registrada en el año 1983.

K.- Manzana 13, entre calles Digenia y Coralina

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 3 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 400 m² y la primera construcción está registrada en el año 1983.

L.- Manzana 14, entre calles Coralina y Anelida

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 3 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 381 m² y la primera construcción está registrada en el año 1983.

M.- Manzana 15, entre calles Anelida y Anabaena

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 3 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 394 m² y la primera construcción está registrada en el año 1983.

N.- Manzana 16, entre calles Anabaena y Alaria

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 3 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 391 m² y la primera construcción está registrada en el año 1983.

O.- Manzana 17, entre calles Anabaena y Alaria

El único uso existente es el residencial y la altura de la vivienda unifamiliar varía entre 1 y 3 pisos. El promedio de tamaño predial de los sitios que acogen vivienda unifamiliar es de 403 m² y la primera construcción está registrada en el año 1983.

4.4.4.- Perfil Socioeconómico del Sector

Considerando los valores de suelo del sector y los valores de los inmuebles, Jardín del Mar es un barrio que acoge familias pertenecientes a sectores socioeconómicos medio alto y alto. Cabe señalar, que la apertura de proyectos de vivienda en altura y de condominios, han permitido el ingreso de estratos medios. En general, las familias del sector se encuentran formadas por profesionales de nivel superior o personas con cargos directivos, ya sea en el sector privado o público.

4.5.- Normativa Vigente en Gómez Carreño y Jardín del Mar

El Plan Regulador Comunal vigente contempla distintas zonas para los barrios de interés del presente diagnóstico. Mientras que Gómez Carreño se encuentra bajo las condiciones establecidas por las zonas V7 y E5, en Jardín del Mar, prevalecen las condiciones del plano seccional "Las Cañitas" individualizado en el actual instrumento de planificación, bajo la zona S-11.

SEGÚN RANGOS M2	SUPERFICIE PREDIAL	COEFICIENTE MÁXIMO DE CONSTRUCTIBILIDAD	DENSIDAD (hab/há)	NETA	MÁXIMA (vivi/há)
Sobre 0 hasta	500	1,00	955		239
Sobre 500 hasta	600	1,25	1.085		271
Sobre 600 hasta	700	1,40	1.215		304
Sobre 700 hasta	800	1,55	1.345		336
Sobre 800 hasta	900	1,70	1.475		369
Sobre 900 hasta	1.000	1,85	1.604		401
Sobre 1.000		2,00	1.734		434

(**) Se aplica sobre Zonas V7, E3, E5, ESE.

Con respecto a la zona E5, ésta es muy similar en objetivos con la zona V7, con la diferencia que esta zona se encuentra presente en los predios adyacentes a las grandes vías de acceso a la ciudad y las que conectan el plan con las cimas, por lo que su objeto es fomentar ciertas actividades de equipamiento relacionadas a los usos de infraestructura, bodegaje e Industria.

De manera coherente con las actividades que permite, su coeficiente de ocupación de suelo es mayor que lo permitido por la V7, considerando además alturas libres. La densidad y constructibilidad se rigen por la misma tabla anterior.

En general, la zonificación V7 ha permitido en Gómez Carreño, la aparición puntual de proyectos inmobiliarios residenciales en altura, los que no han impactado al barrio de manera significativa, debido a la rigidez que presenta este sector y la dureza de sus predios, frente a la rotación de la edificación. Por otro lado, la zona E5, adyacente a la subida Alessandri, ha permitido la instalación en el borde oriental del barrio, de una serie de emprendimientos destinados al servicio automotriz, los que capitalizan el aumento de flujos vehicular producto de la irrupción de Santa Julia, como polo de desarrollo urbano.

4.5.2.- Jardín del Mar y el Plano Seccional "Las Cañitas"

El seccional las Cañitas considera las zonas V1, v2, Ec, Ve, ZR1, EC1, VE1 y ZR y fue desarrollado junto al nacimiento de Jardín del Mar. Su extensión coincide con los límites del Barrio estudiado.

Sus zonas han permitido modelar las características actuales del barrio, incluyendo la edificación en altura ubicada en las mesetas cercanas al borde Costero. La zona más restrictiva es la V1, que sólo permite una altura máxima de 2 pisos. El resto de las zonas determinan alturas libres, que sólo quedan reguladas por las rasantes. Su constructibilidad varía entre los coeficientes 0,8 y 1,2, y su ocupación de suelo, a medida que se permite mayor altura es menor, por lo que la mayor ocupación está permitida en la zona de menor altura.

5.- PLAN PROPUESTO:

El escenario urbano descrito en los puntos anteriores tiende a consolidarse, demandando soluciones relacionadas a la necesidad de mayor suelo factible de urbanizar en el Norte de la Comuna, descentralización de los nuevos barrios y mejoras viales. En este sentido, el planeamiento urbano relacionado al Fundo Naval las Salinas genera una oportunidad de gestión urbana que debe ser abordada para resolver los problemas y desafíos que aparecen producto de las tendencias de crecimiento de la comuna, en la dirección Nor Oriente.

Debido al rol que tiene el Fundo Naval las Salinas, como elemento paisajístico del espacio urbano de Viña del Mar y como gran área verde de importancia Comunal, el abordamiento de la Planificación de su territorio debe procurar el manejo equilibrado de los recursos, mejorando las relaciones ambientales que hasta ahora la ciudad ha establecido con este predio.

5.1.- De La Planificación Temporal del Área de Proyecto

El diseño del planeamiento urbano elaborado para el Fundo Naval las Salinas, coherente con el escenario urbano identificado, tiene los siguientes objetivos:

- Mejorar la conectividad Norte Sur de la Comuna.
- Mejorar la conectividad del área central de 15 Norte con los barrios del Norte de Viña del Mar, descongestionando el Borde Costero.
- Mantener la condición de área verde Comunal y su relevancia en el paisaje costero.
- Proveer de equipamientos a la zona Nor-Oriente de la Ciudad.
- Articular de manera orgánica el encuentro entre el tejido urbano existente y las nuevas zonas desarrolladas.

Cabe señalar que la Armada de Chile, mantendrá las instalaciones y usos propios de su actividad, que son acogidos por el Fundo Naval Las Salinas, por lo que la condición de terreno de uso reservado se conserva en la mayoría del territorio.

La zonificación sigue la nomenclatura establecida por el Plan Regulador Comunal vigente (DA. 10949 del 2002) que asigna la letra "V" a las zonas destinadas a vivienda y la letra "E" a las zonas mixtas que acogen equipamiento y vivienda. De esta forma el fundo naval se planifica con las siguientes macrozonas:

- Salinas Poniente (Zonas V11-a, V11-b y V11-C)
- Salinas Oriente 1 (Zonas E10 y E11)
- Zona Deportiva (Zona E12)
- Zona parque Santa Bárbara (Zona E13)
- Zona Militar (Zona M)

5.2.- Primera Macrozona; Salinas Poniente:

Barrio adyacente a Jardín del Mar, comprendido entre la Avenida Jardín del Mar y calle Anelida, orientado al uso residencial, con patrones de diseño urbano que mantiene lo establecido en Jardín del Mar.

5.2.1.- Estructura Vial

La estructura vial busca generar un modelo de integración física absolutamente permeable entre Jardín del Mar y el nuevo barrio. En este sentido se extendió la trama vial de Jardín del Mar, hacia el Sur, siguiendo el sentido de la cota, generando además vías que conectarán el barrio con el borde costero y Gómez Carreño. La trama vial, busca en segundo término, generar manzanas de tamaños similares a las existentes, evitando grandes paños.

La nueva trama vial, reconoce tres tipos de vías, descritas a continuación:

A. Vías de Acceso: son aquellas que rodean a Salinas Poniente insertando a las nuevas zonas en la trama de escala comunal, conectando el borde costero con Gómez Carreño. Se distinguen en esta categoría la ampliación de calle Halimeda que se ensancha a 20 m, y se extiende hacia el Oriente y la vía Boulevard, Las Salinas que conectará la Avda. Borgoño, con la proyección oriente de avenida Halimeda, actuando además como límite sur con el Fundo Naval Las Salinas. Boulevard Las Salinas también posee un ancho continuo de 20 m entre líneas oficiales. La categoría de estas vías es de tipo colectoras.

B. Vías Proyectadas desde Jardín del Mar: Son aquellas que conectan a Jardín del Mar con las nuevas zonas, siendo extensiones de las vías adecuadas a la topografía y pendientes que caracterizan a Jardín del Mar. Dentro de esta clarificación se ubican la Vía Cornisa, P Valonia, P los Sargazos, P Talasia, P Rodimena, P Petalonia, P Liagora, P Laurencia, P Eklonia, P Digenia y P Coralina. Cabe señalar que la vía Cornisa, que es la que se encuentra con mayor cercanía al borde costero, no obedece a una proyección de una vialidad existente, siendo original de la presente propuesta. La categoría de estas vías es colectoras, y el ancho entre líneas oficiales de todas estas vías varía entre 15 y 20 m.

C. Vías Internas de Sentido Norte Sur: Son aquellas que conectan internamente el nuevo barrio, relacionando los distintos escalones geográficos del sector. Por otro lado se pretende que estas vías actúen como corredores visuales que cautelen la vista pública hacia el borde costero. Estas vías tienen un ancho entre líneas oficiales de 15 metros, adquiriendo la categoría de vías colectoras de funcionamiento en par. Dentro de este tipo de calles se encuentra las vías Vista 1, Vista 2 y Vista 3.

5.2.2.- Zonificación Salinas Poniente

Tal como se explicó anteriormente, la zonificación da continuidad a la nomenclatura establecida por el Plan Regulador vigente, generando en esta área, nuevas zonas que quedan nombradas bajo la sigla V11.

La zonificación de Salinas Poniente reconoce las zonas "Área Verde", V11-a, V11-b y V11-c.

a. Zona V11-a; La primera zona se ubica entre Avenida Cornisa y Prolongación Talasia, coincidiendo con el sector de Jardín del Mar que ya posee vivienda en altura. Es un sector preferentemente residencial, de edificación en altura, con amplios distanciamientos a los deslindes, lo que permitirá dejar sectores visualmente permeables desde la calle hacia el mar. Los usos permitirán algunos equipamientos, previstos en el primer piso, complementarios a la vivienda. Adicionalmente en esta zona, por concentrar edificación en altura, con el objeto de asegurar las adecuadas condiciones de permeabilidad visual entre los edificios, se incluyó mayores antejardines, en la medida que enfrenten las vías "Vista".

b. Zona V11-b; La segunda zona se ubica entre la prolongación de Talasia y la prolongación de Laurencia. Es un sector preferentemente residencial, que permite vivienda de baja altura, similar a lo existente en el sector adyacente en Jardín del Mar, y sus usos complementarios sólo admiten comercio.

c. Zona V11-c; La tercera zona, se ubica entre las Vías Prolongación Laurencia y Digenia. Es una zona que está destinada a acoger desarrollo de vivienda en altura media, hasta 4 pisos, siendo coherente con el modelo desarrollado por la Armada en el sector adyacente. La matriz de usos complementarios es restringida a los usos comerciales, necesaria para abastecer al sector.

d. Zona AV; Corresponde a los predios que contengan Áreas Verdes, con calidad de Bienes Nacional de Uso Público, de administración Municipal y que se encuentran sujetas a restricciones para la edificación. Se proyectan 4 áreas, las que son el talud Poniente a Vía Cornisa, la Plaza sobre calle Valonia, la Plaza sobre calle Liagora y la Plaza sobre calle Coralina. Estas tres últimas áreas verdes, permitirán articular el encuentro de los tejidos viales entre el barrio existente y el nuevo sector.

5.3.- Segunda Macrozona Salinas Oriente:

Se ubica al oriente de la Vía proyectada P3, adyacente al deslinde sur de la población Alejandro Navarrete. En su etapa inicial este sector acoge una zona denominada E10, destinada a equipamientos y residencia, capitalizando la ubicación en el encuentro entre la vía P3, con Almirante Navarrete, en el límite entre los barrios de Jardín del Mar y Gómez Carreño.

5.3.1.- Estructura Vial

Esta zona quedará definida por el anillo vial conformado por la proyección hacia el Oriente de Avenida Halimeda, la proyección hacia el Poniente de la calle 6 Sur y la Vía P3. Cabe señalar que para mitigar el impacto que esta zona puede producir en su borde de contacto con el barrio de la Población Alejandro Navarrete, la proyección de Avenida Halimeda, tendrá un ancho entre líneas oficiales de 30 metros, incluyendo una franja de área verde. Todas estas aperturas de nuevas vías tendrán calidad de vías colectoras.

5.3.2.- Zonificación

En este sector existen dos Zonas, que recibe el nombre de E10 y E11, continuando con las zonas de equipamiento mixto del Plan Regulador Comunal vigente.

a. Zona de Equipamiento Comercial y Vivienda; Entre los usos principales destacan los supermercados y las universidades, permitiéndose además, el uso de vivienda sobre la placa comercial. Cabe señalar que esta zona está proyectada para generar un polo de desarrollo que permita activar el futuro desarrollo urbano hacia el Oriente.

b. Zona de Equipamiento Social; Zona ubicada al sur del deslinde de la población Gómez Carreño, adyacente a los sectores 4° y 5° de dicho barrio. Esta zona queda definida bajo la nomenclatura de E11, encontrándose destinada acoger equipamiento de carácter social, que servirán a Gómez Carreño, y a instituciones de beneficencia relacionadas a la Armada de Chile. En este sentido, sus usos de suelo permiten los colegios, hogares de ancianos y equipamiento de salud. El acceso a esta zona está previsto por la calle 6 Sur, su futura prolongación hacia el Oriente. (este proyecto ha quedado fuera de los límites de la presente modificación).

5.4.- Zona Deportiva; Parque del Deporte

Zona denominada bajo la sigla E12, se encuentra al Oriente del Hospital Naval, adyacente a la línea oficial Norte de Avenida Alessandri. El objeto de esta zona es acoger el proyecto de Court Central de Tenis, junto a otros usos complementarios a los eventos deportivos. Debido al posible uso de sistemas de financiamiento público-privado para atraer recursos financieros, el mix de usos de suelo deberá permitir aquellos destinos complementarios que permitan generar un plan maestro inmobiliario, asociado al deporte, ya que se debe extender a todo el año, el uso de estas instalaciones. La ubicación obedece al hecho de materializar grandes equipamientos cercanos a los sectores altos de la comuna, tradicionalmente desplazados en cuanto inversiones de calidad, capitalizando la consolidación de las periferias Norte de Viña del Mar y las nuevas inversiones viales que conectan dicho sector con el Valle del Aconcagua, Santiago y el Norte de la región.

Las vías que dan acceso a este paño son la ya mencionado Avenida Alessandri; la futura vía "Nueva Libertad" que conectará el polo comercial de 15 Norte, con la Avenida Alejandro Navarrete y la vía P3, por el Oriente del paño.

5.5.- Zona Parque Santa Bárbara E 13.

Zona que tiene por objeto articular el encuentro entre el Fundo Naval Las Salinas y los terrenos incorporados por la modificación al Plan Regulador Comunal "Petroleras".

Se ubica al costado Sur Poniente del Hospital Naval, y se conforma por terrenos de talud y terrenos planos. Sus condiciones de edificación y uso de suelo, permiten emprendimientos inmobiliarios de orden turístico, prolongando el frente turístico proyectado a futuro, en los antiguos terrenos de las petroleras. Su acceso será por la prolongación de Avenida Libertad, proyectada por la Modificación al Plan Regulador Comunal "Petroleras", que continúa en la vía proyectada "Nueva Libertad".

5.6.- De las Obras Viales

Los trazados viales originados o ajustados en el presente instrumento, requieren, para su operación con respecto a la trama vial existente, del diseño y construcción de obras viales que permitan regular los encuentros, de manera tal, de maximizar las características de las vías planificadas. Estas obras se indican a continuación:

- Nudo Vial encuentro Vía P3 con Subida Alessandri.
- Obra Vial fusión Libertad Norte con Vía P3
- Rotonda encuentro Vía P3 con Proyección Oriental calle Halimeda
- Nudo Vial encuentro Avda Borgoño con Boulevard Las Salinas.

5.7.- De las Zonas de Riesgo y Áreas de Restricción.

5.7.1.- Fragilidad del territorio.

El territorio de la modificación corresponde a una cuenca que agrupa una decena de quebradas de altas pendientes que desaguan en el sector de Las Salinas. Ha sido ocupada históricamente como recinto militar, y tiene instalaciones y algunas poblaciones de la Armada de Chile en su parte baja. El terreno en general, por su morfología y composición de suelos es muy susceptible a la erosión y remoción en masa, pero está protegido por una vegetación densa en las quebradas.

Es necesario, entonces, considerar esta fragilidad antes de la intervención urbana.

5.7.2.- Protección de pendientes:

La presente Modificación del PRC, recoge la restricción general de pendientes propuesta en el proyecto PREMVAL.

5.7.3.- Protección de quebradas:

El territorio del Fundo Naval está cortado por quebradas profundas cubiertas por una vegetación nativa de alta densidad, lo que constituye una contención natural al proceso erosivo. La protección de las quebradas es fundamental para evitar la acumulación de sedimentos en los sectores bajos de la cuenca y la remoción en masa de laderas. Junto con lo anterior, la mantención de la cobertura vegetal permite un desagüe natural o lento de lluvias torrenciales evitándose inundaciones en la zona baja de la cuenca.

El Plan Intercomunal de Valparaíso (PIV), fija franjas de protección para quebradas de 30 o 15 metros horizontales medidos desde el eje, y permite que el Plan Regulador Comunal aumente el ancho de estas fajas. La presente Modifica-

ción al PRC, aumenta hasta 50 metros horizontales medidos desde el eje de la restricción en las quebradas más importantes.

5.7.4.- Protección de vegetación

El área del Fundo Naval presenta 160 há de bosque esclerófilo costero, que domina el paisaje y protege el territorio frente a la erosión e inundaciones.

El bosque esclerófilo es típico de la zona central de Chile y se caracteriza por la presencia de especies con hojas persistentes, con el interior lignificado, para resistir las presiones que genera el déficit hídrico de verano, que es la principal presión ambiental a la que se ven sujetas. Por la presión del hombre estos bosques se han ido degradando a matorrales arborescentes o espinosos, o desapareciendo

Estos bosques son endémicos de Chile y no existen en ninguna otra parte del mundo. Recientemente un estudio del UICN, otorgó a la flora de los ambientes mediterráneos de Chile el carácter de hot spot para la conservación de la biodiversidad del planeta, esto en consideración a su unicidad mundial y al grado de presión antrópica a que están sujetos.

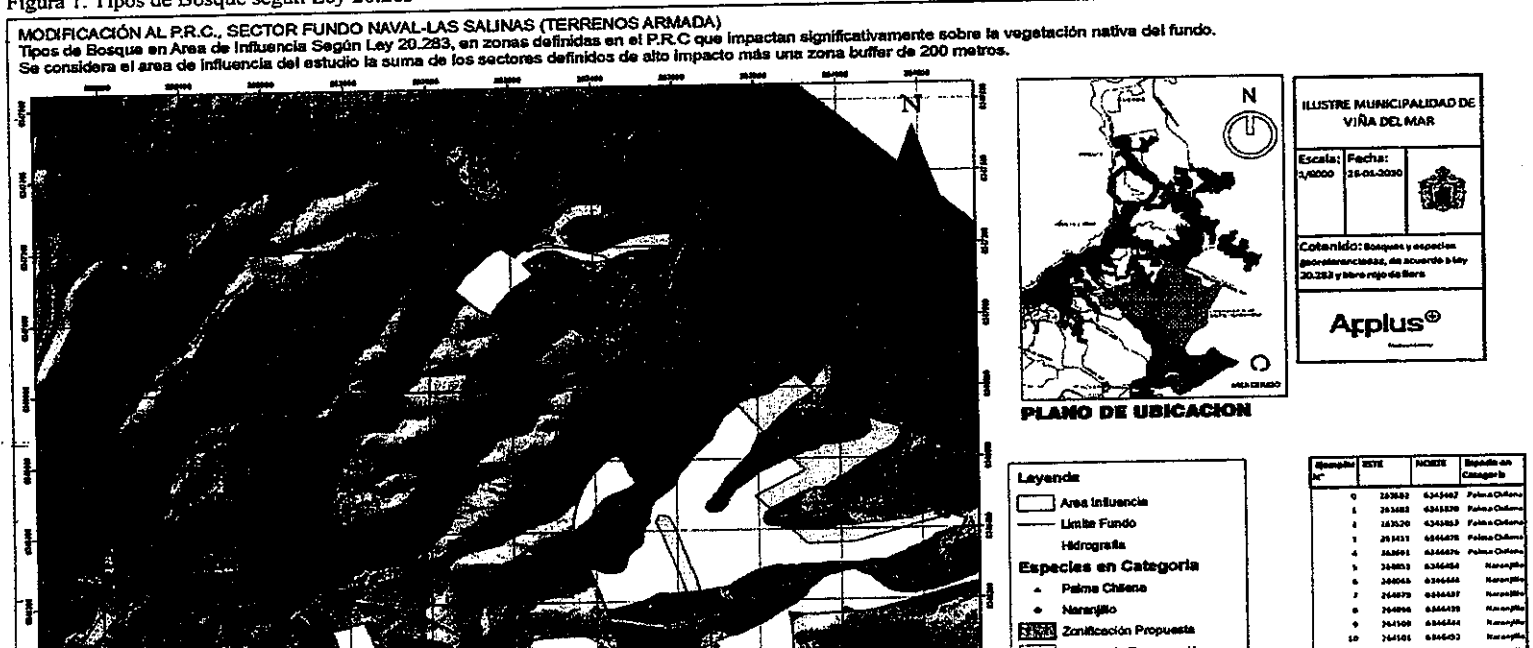
El área de estudio, por haber estado resguardada por la Armada de Chile por más de 100 años, ha permitido el desarrollo de este bosque principalmente en las quebradas, constituyéndose en unas áreas verdes naturales de importancia dentro del radio urbano.

La recientemente promulgada Ley de sobre Recuperación del Bosque Nativo y Fomento Forestal define los conceptos de bosque nativo de uso múltiple, formaciones xerofíticas, bosque nativo de preservación y bosque nativo de conservación, entregando una protección especial a las dos últimas categorías, por lo que se ha estudiado especialmente las áreas de influencia del proyecto para determinar su presencia.

La figura 1 muestra la línea base de vegetación para las zonas urbanizables y de vialidad proyectada definida en la presente modificación al Plan Regulador. En ella se identifica las categorías arriba mencionadas, y la ubicación de ejemplares de especies incluidas en el listado del Libro Rojo (CONAF), lo que determina algunas áreas acotadas de bosque de preservación en el área de influencia del proyecto. Las áreas de mayor pendiente que determinan la presencia de bosque de preservación están protegidas por la restricción de quebradas.

Con el objeto de fiscalizar el cumplimiento de la normativa ambiental relativa a la conservación de la vegetación (Ley de Bosque Nativo) y la fauna (Ley de Caza), la Municipalidad informará a CONAF y SAG sobre proyectos autorizados en el área del estudio.

Figura 1. Tipos de Bosque según Ley 20.283



5.8.- Cálculo de la Densidad Promedio Aportada por el Instrumento.

La tabla siguiente entrega las superficies y densidades de las zonas con uso vivienda de la presente MPRC:

zona	Superficie (hectáreas)	Densidad máxima	Habitantes (n° máximo teórico)
V11A	4,4	800	3520
V11B	4,8	300	1440
V11C	3,8	650	2405
E 10	9,13	800	7680
E 13	2,4	800	1920
total	25,0		17030

Densidad promedio máxima = $26105 / 26,5 = 985,1$ (hab/há)

Las nuevas áreas incorporadas al PRC no superan la densidad máxima permitida

(1.000 hab/há) según el artículo 43 del Plan Intercomunal de Valparaíso (DS 30/65 MOP)

Obsérvese que para el cálculo de la densidad promedio no se consideró las zonas de área verde ni de equipamiento sin vivienda (E11 y E12), que representan alrededor del 50% de la superficie incorporada al PRC por la presente modificación.

B. "ORDENANZA LOCAL MODIFICACIÓN AL PLAN REGULADOR COMUNAL, FUNDO NAVAL LAS SALINAS".

ORDENANZA LOCAL

Modifícase el Plan Regulador Comunal de Viña del Mar, puesto en vigencia por el D.A. N° 10.949/02 de la Ilustre Municipalidad de Viña del Mar, en la forma que se indica en los artículos siguientes:

1°.- Agréguese en la memoria del PRC, a continuación del Anexo 3 "Memoria Explicativa Modificación al PRC Sector Laderas de Miraflores Bajo"; el anexo 4 "Memoria explicativa Modificación al PRC Fundo Naval Las Salinas".

2°.- Agréguese a la Ordenanza del PRC, a continuación del Artículo 42, el siguiente capítulo IX:

CAPITULO IX. "FUNDO NAVAL LAS SALINAS"

ARTÍCULO 43:

Establézcase una nueva Zona urbana, normas de urbanización, uso de suelo y edificación en el sector del Fundo Naval Las Salinas; según se delimita en el artículo siguiente:

ARTÍCULO 44:

El área sobre la cual se aplican las siguientes disposiciones queda graficada en el plano "MPRC - FNLS/01", corresponde a la inscrita en la poligonal cerrada que une los puntos 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-1, la cual constituye el límite de la modificación.

Los puntos y tramos que delimitan el área señalada, se describen a continuación:

N° Orde n	Punto		Tramo		Coordenadas	
	Descripción	N° Orden	Descripción	Este	Norte	
1	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.			262.242	6.348.677	
2	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	1-2	Corresponde a la línea sinuosa que une los puntos 1 y 2, coincidente con Línea Oficial Norte de Calle Halimeda	262.469	6.348.343	
3	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	2-3	Corresponde a la línea sinuosa que une los puntos 2 y 3, coincidente con Línea Oficial Norte de Calle Halimeda	262.544	6.348.253	
4	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	3-4	Corresponde a la línea sinuosa que une los puntos 3 y 4.	262.845	6.347.909	

Punto	Tramo	Coordenadas			
		Este	Norte		
5	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	4-5	Corresponde a la línea sinuosa que une los puntos 4 y 5.	262.976	6.347.762
6	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	5-6	Corresponde a la línea sinuosa que une los puntos 5 y 6.	263.077	6.347.669
7	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	6-7	Corresponde a la línea quebrada que une los puntos 6 y 7.	263.140	6.347.590
8	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	7-8	Corresponde a la línea quebrada que une los puntos 7 y 8.	263.207	6.347.596
9	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	8-9	Corresponde a la línea que une los puntos 8 y 9.	263.244	6.347.575
10	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	9-10	Corresponde a la línea que une los puntos 9 y 10.	263.193	6.347.540
11	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	10-11	Corresponde a la línea que une los puntos 10 y 11.	263.629	6.347.274
12	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	11-12	Corresponde a la línea que une los puntos 11 y 12.	263.654	6.347.315
13	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	12-13	Corresponde a la línea que une los puntos 12 y 13.	263.671	6.347.318
14	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	13-14	Corresponde a la línea que une los puntos 13 y 14.	263.703	6.347.306
15	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	14-15	Corresponde a la línea que une los puntos 14 y 15.	263.697	6.347.292
16	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	15-16	Corresponde a la línea que une los puntos 15 y 16.	263.665	6.347.287
17	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	16-17	Corresponde a la línea que une los puntos 16 y 17.	263.640	6.347.268
18	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	17-18	Corresponde a la línea que une los puntos 17 y 18.	263.572	6.347.086
19	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	18-19	Corresponde a la línea que une los puntos 18 y 19.	263.808	6.346.929
20	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	19-20	Corresponde a la línea que une los puntos 19 y 20.	263.818	6.346.917
21	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	20-21	Corresponde a la línea que une los puntos 20 y 21.	263.970	6.346.752
22	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	21-22	Corresponde a la línea que une los puntos 21 y 22.	264.185	6.346.672
23	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	22-23	Corresponde a la línea que une los puntos 22 y 23.	264.118	6.346.498
24	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	23-24	Corresponde a la línea que une los puntos 23 y 24.	264.304	6.346.425
25	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	24-25	Corresponde a la línea que une los puntos 24 y 25.	264.262	6.346.321
26	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	25-26	Corresponde a la línea que une los puntos 25 y 26.	264.400	6.343.262
27	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	26-27	Corresponde a la línea que une los puntos 26 y 27.	264.312	6.346.061
28	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	27-28	Corresponde a la línea que une los puntos 27 y 28.	264.549	6.345.863
29	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	28-29	Corresponde a la línea que une los puntos 28 y 29.	264.392	6.345.660
30	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	29-30	Corresponde a la línea que une los puntos 29 y 30.	264.498	6.345.580
31	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	30-31	Corresponde a la línea que une los puntos 30 y 31.	264.726	6.345.552
32	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	31-32	Corresponde a la línea que une los puntos 31 y 32.	264.548	6.345.284
33	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	32-33	Corresponde a la línea que une los puntos 32 y 33.	264.517	6.345.305
34	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	33-34	Corresponde a la línea que une los puntos 33 y 34.	264.223	6.345.265
35	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	34-35	Corresponde a la línea que une los puntos 34 y 35.	264.212	6.345.231
36	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	35-36	Corresponde a la línea quebrada que une los puntos 35 y 36.	262.506	6.345.771
37	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas.	36-37	Corresponde a la línea quebrada que une los puntos 36 y 37.	262.438	6.345.793

Punto	Tramo	Coordenadas
38	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas. 37-38	Corresponde a la línea quebrada que une los puntos 37 y 38. 262.399 6.345.764
39	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas. 38-39	Corresponde a la línea quebrada que une los puntos 38 y 39. 262.360 6.345.722
40	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas. 39-40	Corresponde a la línea que une los puntos 39 y 40. 262.057 6.345.824
41	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas. 40-41	Corresponde a la línea que une los puntos 40 y 41. 262.085 6.345.930
42	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas. 41-42	Corresponde a la línea que une los puntos 41 y 42. 261.918 6.345.962
43	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas. 42-43	Corresponde a la línea que une los puntos 42 y 43. 262.026 6.346.527
44	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas. 43-44	Corresponde a la línea quebrada que une los puntos 43 y 44. 262.019 6.346.799
45	Intersección de las coordenadas Este y Norte, indicadas. 44-45	Corresponde a la línea sinuosa que une los puntos 44 y 45. 262.033 6.346.901
	45-1	Corresponde a la línea sinuosa que une los puntos 45 y 41.

Nota: Las coordenadas corresponden a la Cartografía proporcionada por Servicio de Obras y construcciones de la Armada de Chile (Levantamiento Aerofotogramétrico Restitución Digital, Coordenadas UTM, datum WGS 84, uso 19 Sur).

ARTÍCULO 45: ÁREAS DE RIESGO POR QUEBRADAS

El plano MPRC – FNLS/02 grafica los ejes de las quebradas principales, afectas a restricción de quebradas señalada en el Plan Intercomunal y sus respectivas franjas de restricción, cuyo ancho se fija en la tabla siguiente.

La vegetación de la quebrada cumple funciones primordiales de prevención de la erosión y de contención de la escorrentía de las lluvias, por lo que las intervenciones en la quebrada deberán contemplar la mantención o recuperación de la vegetación natural.

N° de la quebrada	Ancho de las franjas de restricción.
1	30 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia lado sur –suroeste 50 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia lado norte – nordeste
1a	30 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados.
2	50 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados.
3	50 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados.
3a	30 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados.
3b	30 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados.
4	50 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados.
5	50 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados. En la parte alta de la quebrada, la restricción se estrecha a 30 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados. La transición entre los 50 m y 30 m se produce entre los pares (A y B) y (C y D).
5a	50 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados. En la parte alta de la quebrada, la restricción se estrecha a 30 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados. La transición entre los 50 m y 30 m se produce entre los pares (E y F) y (G y H).
5b	50 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados. En la parte alta de la quebrada, la restricción se estrecha a 30 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados. La transición entre los 50 m y 30 m se produce entre los pares (I y J) y (K y L).
6	50 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados.
7	50 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados.
8	50 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados. Desde la vía P3 hacia la cabecera de la quebrada, la restricción se estrecha a 15 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados.
8a	15 metros horizontales desde el eje de la quebrada hacia ambos lados.

Punto	coordenada	coordenada	Punto	coordenada	coordenada
A	264.061 E	6.346.420 N	B	264.163 E	6.346.433 N
C	264.218 E	6.346.369 N	D	264.262 E	6.346.400 N
E	264.024 E	6.346.562 N	F	264.035 E	6.346.588 N
G	263.956 E	6.346.642 N	H	264.030 E	6.346.651 N
I	263.833 E	6.346.688 N	J	263.855 E	6.346.725 N

También tendrán ese carácter las aprobadas por planos de loteos y las proyectadas en el plano MPRC – FNLS/03, cuyas fajas de terrenos se declaran de utilidad pública, para ser destinadas a vialidad. El ancho de las fajas viales se define conforme a lo establecido en la Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

46.1. La vía denominada Avenida Libertad Norte que se encuentra incluida en el "Listado Vialidad Estructurante" expuesto en el artículo 20 de la Ordenanza del Plan Regulador Comunal (DA. 10.949/02) bajo la denominación "SA27.2 y SA27.3", que tiene carácter proyectado y categoría "vía de servicio", es modificada en su estándar, trazado y ancho de la faja, respecto de lo establecido en dicho listado, de la siguiente manera:

A. Prolongación Avenida Libertad Norte (proyectada): Ancho entre líneas oficiales 35 metros, en tramo entre 25 Norte y empalme con Vía P3. Su clasificación corresponde al de vía colectora. El ensanche considerado se aplica conforme al artículo 19 de la Ordenanza del Plan Regulador Comunal (aprobado por D.A. 10.949/02).

46.2. Las vialidades siguientes corresponden a vías existentes que consideren ensanches:

A. Calle Halimeda: Ancho entre líneas oficiales 20 metros medidos a partir de la Línea Oficial Norte, existente entre inicio Nor Poniente calle Halimeda y el punto resultante de la intersección entre Línea oficial poniente calle Laminaria; con línea oficial Norte calle Halimeda. Su clasificación corresponde al de vía colectora.

46.3. Las vialidades descritas en el siguiente listado, corresponden a aperturas de nuevas vías:

1. Vía proyectada Boulevard Las Salinas: Vía de ancho entre líneas oficiales 20 metros; en tramo entre las calles Avda. Borgoño y vía proyectada Halimeda Oriente. Su clasificación corresponde a vía colectora.

2. Vía proyectada Prolongación Halimeda: Vía de ancho entre líneas oficiales 20 metros; en tramo entre el punto resultante de la intersección de línea oficial poniente de calle Laminaria con línea oficial Norte calle Halimeda; y calle Almirante Navarrete. Su clasificación corresponde a vía colectora.

3. Vía proyectada Halimeda Oriente: Vía de ancho entre líneas oficiales 30 metros; en tramo entre las calles Almirante Navarrete y Pasaje 29, y 25 metros entre Pasaje 29 y calle 6 Sur. Su clasificación corresponde a vía colectora.

4. Vía proyectada Prolongación Sur Los Sargazos: Vía de ancho entre líneas oficiales 20 metros; en tramo entre las calles Halimeda y vía proyectada Boulevard Las Salinas. Su clasificación corresponde a vía colectora.

5. Vía proyectada Prolongación Sur Eklonia: Vía de ancho entre líneas oficiales 20 metros; en tramo entre las calles Halimeda y vía proyectada Boulevard Las Salinas. Su clasificación corresponde a vía colectora.

6. Vía proyectada Cornisa: Vía de ancho entre líneas oficiales 20 metros; en tramo entre las calles Halimeda y vía proyectada Boulevard Las Salinas. Su clasificación corresponde a vía colectora.

7. Vía proyectada Prolongación Sur Valonia: Vía de ancho entre líneas oficiales 15 metros; en tramo entre las calles Halimeda y vía proyectada Vista 2. Su clasificación corresponde a vía colectora. Considera su

10. Vía proyectada Prolongación Sur Petalonia: Vía de ancho entre líneas oficiales 15 metros; en tramo entre las calles Halimeda y vía proyectada Boulevard Las Salinas. Su clasificación corresponde a vía colectora. Considera su funcionamiento en par con prolongación calle Rodimena.

11. Vía proyectada Prolongación Sur Liagora: Vía de ancho entre líneas oficiales 15 metros; en tramo entre las calles Halimeda y vía proyectada Boulevard Las Salinas. Su clasificación corresponde a vía colectora. Considera su funcionamiento en par con prolongación calle Laurencia.

12. Vía proyectada Prolongación Sur Laurencia: Vía de ancho entre líneas oficiales 15 metros; en tramo entre las calles Halimeda y vía proyectada Boulevard Las Salinas. Su clasificación corresponde a vía colectora. Considera su funcionamiento en par con prolongación calle Liagora.

13. Vía proyectada Prolongación Sur Diagenia: Vía de ancho entre líneas oficiales 15 metros; en tramo entre vía proyectada Halimeda Oriente y vía proyectada Boulevard Las Salinas. Su clasificación corresponde a vía colectora. Considera su funcionamiento en par con prolongación calle Coralina.

14. Vía proyectada Prolongación Sur Coralina: Vía de ancho entre líneas oficiales 15 metros; en tramo entre vía proyectada Halimeda Oriente y vía proyectada Boulevard Las Salinas. Su clasificación corresponde a vía colectora. Considera su funcionamiento en par con prolongación calle Diagenia.

15. Vía proyectada Vista 1: Vía de ancho entre líneas oficiales 15 metros; en tramo entre vía proyectada prolongación sur Los Sargazos y vía proyectada prolongación sur Laurencia. Su clasificación corresponde a vía colectora. Considera su funcionamiento en par con prolongación calle Boulevard Las Salinas.

16. Vía proyectada Vista 2: Vía de ancho entre líneas oficiales 15 metros; en tramo entre vía proyectada Cornisa y vía proyectada prolongación sur Talasia. Su clasificación corresponde a vía colectora. Considera su funcionamiento en par con prolongación calle Vista 3.

17. Vía proyectada Vista 3: Vía de ancho entre líneas oficiales 15 metros; en tramo entre vía proyectada Cornisa y ampliación vía existente Halimeda. Su clasificación corresponde a vía colectora. Considera su funcionamiento en par con prolongación calle Vista 2.

18. Vía proyectada prolongación Poniente Seis Sur: Vía de ancho entre líneas oficiales 20 metros; en tramo entre vía proyectada P3 y calle Seis Sur. Su clasificación corresponde a vía colectora.

46.4.- **Diseño de las Vías.** Los perfiles geométricos de la vialidad, así como el ancho definitivo de sus calzadas, la forma de sus empalmes, cruces y demás elementos de diseño, serán definidos en los respectivos proyectos de loteo, en Planos Seccionales o en proyectos de vialidad, según corresponda. El trazado de la vialidad estructurante proyectada en el presente instrumento podrá ser precisado por el proyecto de ingeniería vial correspondiente.

Para aquellas vías existentes en las que la Modificación al PRC Fundo Naval Las Salinas considera ensanches o aperturas de nuevas vías, la referencia para medir dichos ensanches será siempre el eje entre líneas oficiales, el cual deberá coincidir con el eje del nuevo ancho proyectado.

46.5.- **Nudos Viales.** El punto de encuentro entre Avenida Borgoño y Vía Proyectada C-17.1 "Boulevard Las Salinas" deberá ser construido a desnivel y de manera subterránea.

3°.- **Modifícase el Artículo 20, en el "Listado de Vialidad Estructurante" de la Ordenanza del PRC de la siguiente forma:**

1. Elimínese la vía de Servicio tipo A con número de Orden 27:

Vías de Servicio Tipo A-						
27	Avenida Libertad Norte Proyectada	SA-27.2	25 Norte - Balneario Salinas	(P)	24	(P)

II. Agréguese las siguientes vías en el listado de las Vías Colectoras:

Vías Colectoras					Ancho mín. entre líneas (P) (E)	
Nº	Nombre Vía	Orden	Tramo	Proyec existente	(P)	(E)
16	Avenida Libertad Norte Proyectada	C-16.1	Deslinde Sur Fundo Naval Las Salinas con predio Rol 324-2 - Deslinde Norte Fundo Naval Las Salinas con proyección calle Almirante Navarrete	(P)	35	(P)
17	Boulevard Las Salinas	C-17.1	Av. Borgoño - deslinde Norte Fundo Naval Las Salinas, frente a inicio Sur calle Coralina	(P)	20	(P)
18	Halimeda	C-18.1	Avenida Cornisa - Intersección entre línea oficial poniente calle Laminaria y línea oficial Norte calle Halimeda.	(E)	20	(P)
	Halimeda	C-18.2	Intersección entre línea oficial poniente calle Laminaria y línea oficial Norte calle Halimeda - calle Eklonia	(P)	20	(P)
	Halimeda	C-18.3	Calle Eklonia - calle Almirante Navarrete	(P)	20	(P)
19	Halimeda Oriente	C-19.1	Calle Almirante Navarrete - Pasaje 29	(P)	30	(P)
	Halimeda Oriente	C-19.2	Pasaje 29 - Calle 6 Sur	(P)	25	(P)
20	Prolongación 6 Sur	C-20.1	Calle 6 Sur - Vía P3	(P)	20	(P)

4° **Modifíquese el numeral 14.6 "Áreas de restricción por Altas Pendientes", reemplazándose el primer párrafo por:**

"En el territorio identificado en el plano MPRC - LMB-01, de la Modificación "Sector de Laderas de Miraflores Bajo", y en el plano MPRC - FNLS/01 de la Modificación "Fundo Naval Las Salinas", los proyectos de loteo, urbanización y/o edificación que se emplacen en terrenos con pendientes deberán cumplir las siguientes normas:"

5°.- **Modifícase el Artículo 16 "ZONAS Y ÁSREAS" de la Ordenanza del PRC de la siguiente forma:**

I. Agréguese a la tabla de ZONIFICACIÓN, columna "ZONAS URBANAS", las Zonas V11a, V11b, V11c, E10, E11, E12 y E13.

6°.- **Modifícase el Artículo 17 "Normas del Uso del Suelo, Subdivisión y Edificación" de la siguiente forma:**

Agréguese al Artículo 17° las siguientes Zonas, según se detalla a continuación:

ZONA V11-a

1.- USOS DE SUELO:

1.1.- USOS PERMITIDOS:

1.1.1.- Residencial:

Vivienda, Hotel, Apart Hotel

1.1.2.- Equipamiento:

- *Comercio; Locales Comerciales y Restaurantes*
- *Culto; Capillas*
- *Cultura; Auditorios, Casas de Cultura, Bibliotecas, Galerias de Arte, Centros de Convención*
- *Deporte; centros deportivos, gimnasios, multicanchas.*
- *Educación; salas cuna y jardines infantiles.*
- *Servicios; correos, telégrafos, Oficinas Profesionales, centros médicos o dentales, centros de pago, bancos y financieras.*
- *Social; Sedes Vecinales.*

1.1.3.- Espacio público:

- Áreas Verdes; Plazas, Miradores Públicos, Paseos Públicos, Anfiteatros, jardines y juegos infantiles

2.1.- USOS PROHIBIDOS:

Se entenderán como usos prohibidos todos los no mencionados en los párrafos precedentes.

Además, se prohíben expresamente en el uso de suelo de equipamiento los siguientes:

Clase Comercio: Supermercados, Hipermercados, Estación de servicio automotor, Centro de servicio automotor, Venta de vehículos livianos, Venta de combustible líquido envasado, Venta de combustible gaseoso envasado, Botillería, Depósito de licores.

Clase Cultura: Centros de difusión de medios de comunicación, tales como canales de televisión, radio y prensa escrita.

2.- CONDICIONES DE SUBDIVISIÓN Y EDIFICACIÓN:

2.1.- SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA:

2000 mt²

2.2.- DENSIDAD BRUTA MÁXIMA:

800 Habitantes por Hectárea.

2.3.- COEFICIENTE MÁXIMO DE OCUPACIÓN DE SUELO:

0,3

2.4.- COEFICIENTE MÁXIMO DE CONSTRUCTIBILIDAD:

2

2.5.- TIPO DE AGRUPAMIENTO:

Aislado, sin adosamientos.

2.6.- DISTANCIAMIENTOS:

10 m. a medianeros
En subterráneos 2,5 m.

2.7.- ALTURA MÁXIMA:

Se determinará de acuerdo a las rasantes establecidas en el artículo 2.6.3 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

2.8.- ESTACIONAMIENTOS:

Según se establece en el capítulo V y Tabla de Dotaciones Mínimas de Estacionamiento Vehicular de la Ordenanza del Plan Regulador Vigente mediante Decreto Alcaldicio N° 10.949/02.

2.9.- ANTEJARDINES Y CIERROS:

- 8 m. para los predios que enfrentan a las vías Vista 1 y Vista 2.
- 4,5 m. para los predios que enfrentan a las vías Halimeda, Vista 3, Cornisa, Boulevard Las Salinas y Eklonia.
- 4 m. para los predios que enfrentan a las vías Talasia, Laurencia y Av. Los Sargazos.
- Sobre los 4 pisos, la profundidad del antejardín aumentará en 1 metro por cada 4 pisos adicionales o fracción.

Se permitirá construcciones en subterráneos bajo el área destinada a antejardín. La altura máxima de los cierros será de 2 metros, medidos desde el nivel de acera.

ZONA V11-b

1.- USOS DE SUELO:

1.1.- USOS PERMITIDOS:

1.1.1.- Residencial:

Vivienda

1.1.2.- Equipamiento:

Además, se prohíben expresamente en el uso de suelo de equipamiento los siguientes:

Clase Comercio: Supermercados, Hipermercados, Estación de servicio automotor, Centro de servicio automotor, Venta de vehículos livianos, Venta de combustible líquido envasado, Venta de combustible gaseoso envasado, Botillería, Depósito de licores.

Clase Cultura: Centros de difusión de medios de comunicación, tales como canales de televisión, radio y prensa escrita.

2.- CONDICIONES DE SUBDIVISIÓN Y EDIFICACIÓN:

2.1.- SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA:

400 mt²

2.2.- DENSIDAD BRUTA MÁXIMA:

300 Habitantes por Hectárea.

2.3.- COEFICIENTE MÁXIMO DE OCUPACIÓN DE SUELO:

0,5

2.4.- COEFICIENTE MÁXIMO DE CONSTRUCTIBILIDAD:

0,8

2.5.- TIPO DE AGRUPAMIENTO:

Aislado, sin adosamientos. En el caso de optarse por edificación pareada en construcción simultánea, la altura del pareo no podrá exceder de 7m y su extensión máxima será el 60% del área común.

2.6.- DISTANCIAMIENTOS:

De acuerdo a lo señalado en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones

2.7.- ALTURA MÁXIMA:

2 pisos+mansarda, 8 metros máxima, medidos desde el nivel natural del terreno.

2.8.- ESTACIONAMIENTOS:

Según se establece en el capítulo V y Tabla de Dotaciones Mínimas de Estacionamiento Vehicular de la Ordenanza del Plan Regulador Vigente mediante Decreto Alcaldicio N° 10.949/02.

2.9.- ANTEJARDINES Y CIERROS:

- 4,5 m para los predios que enfrentan a las vías Halimeda y Boulevard Las Salinas.
- 4 m. para los predios que enfrentan a las vías Digenia, Eklonia y Laurencia.

Se permitirá construcciones en subterráneos bajo el área destinada a antejardín. La altura máxima de los cierros será de 2 metros, medidos desde el nivel de la acera.

ZONA V11-c

1.- USOS DE SUELO:

1.1.- USOS PERMITIDOS:

1.1.1.- Residencial:

Vivienda

1.1.2.- Equipamiento:

- Comercio; Locales Comerciales, Restaurantes.
- Deporte; centros deportivos, gimnasios, multicanchas.
- Social; Sedes Vecinales.

1.1.3.- Espacio público:

Clase Cultura: Centros de difusión de medios de comunicación, tales como canales de televisión, radio y prensa escrita.

2.- CONDICIONES DE SUBDIVISION Y EDIFICACIÓN:

2.1.- SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA:

2000 mt²

2.2.- DENSIDAD BRUTA MÁXIMA:

650 Habitantes por Hectárea.

2.3.- COEFICIENTE MÁXIMO DE OCUPACION DE SUELO:

0,3

2.4.- COEFICIENTE MÁXIMO DE CONSTRUCTIBILIDAD:

1

2.5.- TIPO DE AGRUPAMIENTO:

Aislado, sin adosamientos

2.6.- DISTANCIAMIENTOS:

- 10 metros a medianeros.
- 2,5 metros en subterráneos.

2.7.- ALTURA MÁXIMA:

4 pisos, 12 metros, medidos desde el nivel natural del terreno.

2.8.- ESTACIONAMIENTOS:

Según se establece en el capítulo V y Tabla de Dotaciones Mínimas de Estacionamiento Vehicular de la Ordenanza del Plan Regulador Vigente mediante Decreto Alcaldicio N° 10.949/02.

2.9.- ANTEJARDINES Y CIERROS

- 4,5 m para los predios que enfrentan a las vías Halimeda, Vista I y Boulevard las Salinas.
- 3 m para los predios que enfrentan a las vías Talasia, Rodimena, Petalonia y Laurencia.

Se permitirá construcciones en subterráneos bajo el área destinada a antejardín. La altura máxima de los cierros será de 2 metros, medidos desde el nivel de la acera.

ZONA E-10

1.- USOS DE SUELO:

1.1.- USOS PERMITIDOS:

1.1.1.- Residencial:

Vivienda, Hotel

1.1.2.- Equipamiento:

- Comercio; Locales Comerciales, Centros Comerciales, Supermercado, Hipermercados y Restoranes
- Culto; Capillas
- Cultura; Auditorios, Casas de Cultura, Bibliotecas, Galerías de Arte, Centros de Convención, exposición o difusión.
- Deporte: centros deportivos, gimnasios, multicanchas.
- Educación; salas cuna, jardines infantiles y Educación Superior
- Servicios; correos, Oficinas Profesionales, telégrafos, centros médicos o dentales, centros de pago, bancos y financieras.
- Social; Sedes Vecinales.

1.1.3.- Espacio público:

- Áreas Verdes; Plazas, Miradores Públicos, Paseos Públicos, Anfiteatros, jardines y juegos infantiles

1.2.1.- USOS PROHIBIDOS:

Se entenderán como usos prohibidos todos los no mencionados en los párrafos precedentes.

Además, se prohíben expresamente en el uso de suelo de equipamiento, los siguientes:

Clase Comercio: Estación de servicio automotor, Centro de servicio automotor, Venta de vehículos livianos, Venta de combustible líquido envasado, Venta de combustible gaseoso envasado, Botillería.

Clase Cultura: Centros de difusión de medios de comunicación tales como canales de televisión, radio y prensa escrita.

2.- CONDICIONES DE SUBDIVISION Y EDIFICACION PARA USO DE SUELO RESIDENCIAL:

2.1.- SUPERFICIE PREDIAL MINIMA:

2000 mt²

2.2.- DENSIDAD BRUTA MÁXIMA:

800 Habitantes por Hectárea.

2.3.- COEFICIENTE MÁXIMO DE OCUPACION DE SUELO:

0,3

2.4.- COEFICIENTE MÁXIMO DE CONSTRUCTIBILIDAD:

2

2.5.- TIPO DE AGRUPAMIENTO:

Aislado.

2.6.- DISTANCIAMIENTOS:

- 8 m. a medianeros
- En subterráneos 2,5 m.

2.7.- ALTURA MÁXIMA:

Se determinará de acuerdo a las rasantes establecidas en el artículo 2.6.3 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

2.8.- ESTACIONAMIENTOS:

Según se establece en el capítulo V y Tabla de Dotaciones Mínimas de Estacionamiento Vehicular de la Ordenanza del Plan Regulador Vigente mediante Decreto Alcaldicio N° 10.949/02.

2.9.- ANTEJARDINES Y CIERROS:

- 8 m. para los predios que enfrentan a las vías P3 y Halimeda Oriente.
- 6m. para los predios que enfrentan a la vía prolongación 6 Sur.

Se permitirá construcciones en subterráneos bajo el área destinada a antejardín. La altura máxima de los cierros será de 2 metros, medidos desde el nivel de la acera.

3.- CONDICIONES DE SUBDIVISION Y EDIFICACION PARA USO DE SUELO EQUIPAMIENTO:

3.1.- SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA:

5000 mt²

3.2.- COEFICIENTE MÁXIMO DE OCUPACIÓN DE SUELO:

0.75 hasta 12 m. de altura y 0.50 sobre esa altura. En caso de optar por uso residencial vivienda sobre los 12 m de altura, se deberán utilizar las condiciones de edificación indicadas para "uso de suelo residencial" de esta zona.

3.3.- COEFICIENTE MÁXIMO DE CONSTRUCTIBILIDAD:

2

3.4.- TIPO DE AGRUPAMIENTO:

Aislado, Pareado y Continuo

3.5.- DISTANCIAMIENTOS:

Según lo establecido en el artículo 2.6.3 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

3.6.- ALTURA MÁXIMA:

Se determinará de acuerdo a las rasantes establecidas en el artículo 2.6.3 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

3.7.- ESTACIONAMIENTOS:

Según se establece en el capítulo V y Tabla de Dotaciones Mínimas de Estacionamiento Vehicular de la Ordenanza del Plan Regulador Vigente mediante Decreto Alcaldicio N° 10.949/02.

3.8.- ANTEJARDINES Y CIERROS:

- 8 m. para los predios que enfrentan a las vías P3 y Halimeda Oriente.
- 6m. para los predios que enfrentan a la vía prolongación 6 Sur.

Se permitirá construcciones en subterráneos bajo el área destinada a antejardín. La altura máxima de los cierros será de 2 metros, medidos desde el nivel de la acera.

ZONA E-11

1.- USOS DE SUELO:

1.1.- USOS PERMITIDOS:

1.1.1.- Equipamiento:

- *Culto; Capillas*
- *Cultura; Auditorios, Casas de Cultura, Bibliotecas, Galerías de Arte, Centros de Convención, exposición o difusión.*
- *Deporte; centros deportivos, gimnasios, multicanchas.*
- *Educación; salas cuna, jardines infantiles, Locales escolares de nivel general básico y locales escolares de nivel medio.*
- *Salud; Clínica, Casas de reposo, Centro Geriátrico, Centros de Rehabilitación, Policlínico.*
- *Social; Sedes Vecinales.*

1.1.2.- Espacio público:

- *Áreas Verdes; Plazas, Miradores Públicos, Paseos Públicos, Anfiteatros, jardines y juegos infantiles.*

1.2.1.- USOS PROHIBIDOS:

Se entenderán como usos prohibidos todos los no mencionados en los párrafos precedentes.

Además, se prohíben expresamente en el uso de suelo de equipamiento, los siguientes:

Clase Cultura: Centros de difusión de medios de comunicación tales como canales de televisión, radio y prensa escrita.

2.- CONDICIONES DE SUBDIVISIÓN Y EDIFICACIÓN:

2.1.- SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA:

2000 m²

2.2.- COEFICIENTE MÁXIMO DE OCUPACIÓN DE SUELO:

0,6

2.3.- COEFICIENTE MÁXIMO DE CONSTRUCTIBILIDAD:

1

2.4.- TIPO DE AGRUPAMIENTO:

Aislado y Pareado

2.5.- DISTANCIAMIENTOS:

- 5 m. a medianeros
- En subterráneos 2,5 m.

2.6.- ALTURA MÁXIMA:

25 metros, medidos desde el nivel natural del terreno.

2.7.- ESTACIONAMIENTOS:

Según se establece en el capítulo V y Tabla de Dotaciones Mínimas de Estacionamiento Vehicular de la Ordenanza del Plan Regulador Vigente mediante Decreto Alcaldicio N° 10.949/02.

2.8.- ANTEJARDINES Y CIERROS:

-8 m. para los predios que enfrentan a la vía 6 Sur

La altura máxima de los cierros será de 2 metros, medidos desde el nivel de la acera.

ZONA E-12

1.- USOS DE SUELO:

1.1.- USOS PERMITIDOS:

1.1.3.- Espacio público:

- *Áreas Verdes; Plazas, Miradores Públicos, Paseos Públicos, Anfiteatros, jardines y juegos infantiles.*

1.2.- USOS PROHIBIDOS:

Se entenderán como usos prohibidos todos los no mencionados en los párrafos precedentes.

Además, se prohíben expresamente en el uso de suelo de equipamiento, los siguientes:

Clase Cultura: Centros de difusión de medios de comunicación tales como canales de televisión, radio y prensa escrita.

2.- CONDICIONES DE SUBDIVISIÓN Y EDIFICACIÓN:

2.1.- SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA:

2000 m²

2.2.- COEFICIENTE MÁXIMO DE OCUPACIÓN DE SUELO:

0,6

2.3.- COEFICIENTE MÁXIMO DE CONSTRUCTIBILIDAD:

1

2.4.- TIPO DE AGRUPAMIENTO:

Aislado

2.5.- DISTANCIAMIENTOS:

- 5 m. a medianeros
- En subterráneos 2,5 m.

2.6.- ALTURA MÁXIMA:

25 metros, medidos desde el nivel natural del terreno.

2.7.- ESTACIONAMIENTOS:

Según se establece en el capítulo V y Tabla de Dotaciones Mínimas de Estacionamiento Vehicular de la Ordenanza del Plan Regulador Vigente mediante Decreto Alcaldicio N° 10.949/02.

2.8.- ANTEJARDINES Y CIERROS:

6mts. Para los predios que enfrentan a las vías Av. Alessandri, Vía Proyectada y Av. Nueva Libertad.

Se permitirá construcciones en subterráneos bajo el área destinada a antejardín. La altura máxima de los cierros será de 2 metros, desde el nivel de la acera.

ZONA E-13

1.- USOS DE SUELO:

1.1.- USOS PERMITIDOS:

1.1.1.- Residencial:

- *Vivienda.*
- *Hospedaje; Hotel, Apart Hotel.*

1.1.2.- Equipamiento:

- *Comercio; todos excepto los prohibidos. En el caso de supermercados y multitiendas deberán tener una superficie inferior a 2.000 m².*
- *Culto;*
- *Cultura;*
- *Deporte;*
- *Educación; salas cuna, jardines infantiles*
- *Esparcimiento; En general, todos. Los juegos electrónicos deberán tener una superficie superior a 500 m².*
- *Servicios;*

Clase Comercio: Estación de servicio automotor, Centro de servicio automotor, Venta de vehículos livianos, Venta de combustible líquido envasado, Venta de combustible gaseoso envasado, Botillería, Depósito de licores.

Clase Cultura: Centros de difusión de medios de comunicación tales como canales de televisión, radio y prensa escrita.

2.- CONDICIONES DE SUBDIVISION Y EDIFICACION:

2.1.- SUPERFICIE PREDIAL MÍNIMA:

1000 mt2

2.2.- DENSIDAD BRUTA MÁXIMA:

800 Habitantes por Hectárea.

2.3.- COEFICIENTE MAXIMO DE OCUPACION DE SUELO:

0,3

2.4.- COEFICIENTE MAXIMO DE CONSTRUCTIBILIDAD:

2

2.5.- TIPO DE AGRUPAMIENTO:

Aislado

2.6.- DISTANCIAMIENTOS:

Distanciamiento a predios vecinos, mínimo 8 metros. Rasantes: Se aplicará lo establecido en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

2.7.- ALTURA MAXIMA:

40 metros, medidos desde el nivel natural del terreno.

2.8.- ESTACIONAMIENTOS:

Según se establece en el capítulo V y Tabla de Dotaciones Mínimas de Estacionamiento Vehicular de la Ordenanza del Plan Regulador Vigente mediante Decreto Alcaldicio Nº 10.949/02.

2.9.- ANTEJARDINES Y CIERROS:

Profundidad mínima, según ancho de las vías, serán las siguientes:

- 7 metros, frente a vías de 21 metros de ancho o mayores.
- 5 metros, frente a vías entre 15 metros y de menos de 21 metros de ancho.
- 3 metros, frente a vías entre 11 metros y de menos de 15 metros de ancho.

Se permitirá construcciones en subterráneos bajo el área destinada a antejardín. La altura máxima de los cierros será de 2 metros, desde el nivel de la acera.

II.- Pasen estos antecedentes al Departamento Asesoría Urbana para la continuación del trámite legal previsto en la Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.- Virginia Reginato Bozzo, Alcaldesa.- María Cristina Rayo Sanhueza, Secretario Municipal.

Lo que comunico a Ud. para su conocimiento y fines correspondientes.- Saluda atentamente a Ud., Secretario.



DIARIO OFICIAL SUSCRIBASE

Contrate una suscripción al Diario Oficial Impreso, única versión oficial, en cualquiera de nuestras oficinas o agencias regionales.

Cobertura: El servicio incluye el despacho de ejemplares de lunes a sábado y se realiza a todo el país a la dirección que usted nos indique.

Período de suscripción: Anual o Semestral.

Infórmese de toda la normativa nacional y revise extractos societarios, prendas, marcas, quiebras, muertes presuntas y otras publicaciones judiciales.

Información sobre precios y despachos:

Llámenos al 600-6600-200 o envíenos un e-mail a info@diariooficial.cl