

INFORME NORMATIVO RESTO FUNDO LAS MERCEDES COMUNA DE PUDAHUEL



Santiago, 10 de enero del 2022

I. INTRODUCCIÓN:

El presente informe tiene por objeto analizar las normas urbanísticas y vialidades establecidas por el Plan Regulador Comunal de Pudahuel, promulgado mediante el Decreto Alcaldicio N° 205 (Exento), de fecha 26 de enero de 2021 y, aquellas de este carácter fijadas en el Plan Regulador Metropolitano de Santiago, aprobado por Resolución N° 20, D.O. del 04.11.1994, que afectan al resto Fundo Las Mercedes, Rol 2599-78 de la comuna de Pudahuel, inscrito a fojas 32476 N° 42836 de Registro de Propiedad del año 1981 de propiedad de la Sociedad Agrícola PEBE Ltda., dentro de ámbito de acción propio de cada instrumento de planificación territorial. El referido terreno tiene una superficie total de 93,56 has.

Se analizan en el presente informe, los efectos que representará la expropiación del Fisco (MOP) que se materializará en el terreno antes singularizado, para la ejecución del trazado de la Costanera Norte - Conexión Ruta 78 hasta Ruta 68, particularmente las infracciones a los instrumentos de planificación territorial aplicables y que se encuentran vigentes.

II. MARCO DE ANÁLISIS:

- **D.F.L. 458 de 1976**, Ley General de Urbanismo y Construcciones, en adelante **LGUC**.
- **D.S. 47 de 1992**, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en adelante **OGUC**.
- **Decreto Ley N° 2.186 de 1978**, Ley Orgánica de Procedimiento de Expropiaciones.
- **Plan Regulador Metropolitano de Santiago**, aprobado por Resolución N° 20, D.O. del 04.11.1994, en adelante **(PRMS)**.
- **Plan Regulador Comunal de Pudahuel**, promulgado mediante el Decreto Alcaldicio Exento N° 205, de fecha 26 de enero de 2021, en adelante **(PRC)**.

III. NORMAS QUE REGULAN AL TERRENO.

1. Instrumentos de planificación territorial que regulan al terreno:

Para determinar la normativa urbanística aplicable al terreno en estudio, debemos tener presente que éstos se encuentran normados tanto por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), como por el Plan Regulador Comunal de Pudahuel (PRC), específicamente:

- Por el **PRMS** aprobado mediante Resolución N° 20 de fecha 06.10.1994, D.O. 04.11.1994 y sus modificaciones posteriores, especialmente en el sector de estudio la Modificación N° 100, promulgada mediante Resolución N° 153, D.O. del 26.11.2013 y,
- Por el **PRC de Pudahuel**, promulgado por Decreto N° 00205 del 26.01.2021, D.O. del 05.02.2021.

2. Usos de suelo establecidos en el PRC que afectan al terreno:

El terreno a que se refiere este Informe, está afecto a 4 zonas del PRC de Pudahuel. A continuación, se muestra cuadro con las normas que regulan cada una de dichas zonas:

ZONA M		ZONA L		ZONA F		ZONA E	
USOS PERMITIDOS	CLASE	USOS PERMITIDOS	CLASE	USOS PERMITIDOS	CLASE / DESTINO	USOS PERMITIDOS	CLASE / DESTINO
1. EQUIPAMIENTO	Científico Comercio Culto y cultura Deporte Esparcimiento Seguridad (excepto cárceles y centro de detención) Servicios Social	1. EQUIPAMIENTO	Científico Comercio Culto y cultura Deporte Esparcimiento Seguridad (excepto cárceles y centro de detención) Servicios Social	1. RESIDENCIAL	- Vivienda - Hospedaje - Hogares de acogida	1. RESIDENCIAL	- Vivienda - Hospedaje - Hogares de acogida
2. ESPACIO PÚBLICO		2. ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	Sólo Actividades Inofensivas	2. ESPACIO PÚBLICO		2. EQUIPAMIENTO	Científico Comercio Culto y cultura Deporte Esparcimiento Seguridad (excepto cárceles y centro de detención) Salud (excepto cementerios y crematorios) Servicios Social
3. ÁREA VERDE		3. INFRAESTRUCTURA	De transporte	3. ÁREA VERDE		3. ESPACIO PÚBLICO	
		4. ESPACIO PÚBLICO				4. ÁREA VERDE	
		5. ÁREA VERDE					
NORMAS DE SUBDIVISIÓN Y EDIFICACIÓN (ZONA M)		NORMAS DE SUBDIVISIÓN Y EDIFICACIÓN (ZONA L)		NORMAS DE SUBDIVISIÓN Y EDIFICACIÓN (ZONA F)		NORMAS DE SUBDIVISIÓN Y EDIFICACIÓN (ZONA E)	
SUBDIVISIÓN PREDIAL MÍNIMA	1.500 m ²	2.500 m ²		2.500 m ²		2.500 m ²	
DENSIDAD	No aplica	No aplica		3.000 hab/há		2.000 hab/há	
AGRUPAMIENTO	Aislado	Aislado		Aislado		Aislado	
ALTURA MÁXIMA	20 m.	12,5 m para Equipamiento e Infraestructura 25 m. para Actividades Productivas		40 m		40 m para Residencial 20 m. para Equipamiento	

ZONA M		ZONA L	ZONA F	ZONA E
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN SUELO	0,7	0,7	0,6	0,6
COEFICIENTE CONSTRUCTIBILIDAD	3	3,5	5	5 para Residencial 3 para Equipamiento
ANTEJARDÍN	5 m.	5 m.	5 m.	5 m.
DISTANCIAMIENTO	OGUC	OGUC	OGUC	OGUC
RASANTE				
OCHAVOS				
ADOSAMIENTOS				

Como se puede advertir de las diversas zonas que afectan al terreno, las **Zonas E y F** tienen un mayor potencial de desarrollo inmobiliario, ya que ambas permiten el uso de suelo Residencial y en el caso de la Zona E, además del uso Residencial, se permite el Equipamiento de escala Menor¹, con carga de ocupación de hasta 1.000 personas, ya que enfrenta una calle Colectora.

La primera de las zonas con mayor potencial de desarrollo es la **Zona F**, con una densidad de 3.000 hab/há, esto es **750 viviendas** cada 10.000 m² de superficie bruta de terreno, las cuales se pueden incrementar a **938 viviendas** en esa misma superficie de terreno, si el proyecto que se desarrolle a futuro, se acoge a los beneficios del 25% de incremento de densidad que permite el artículo 6.1.8. de la OGUC para conjuntos de viviendas económicas de hasta 4 pisos de altura.

De igual forma en esa superficie de terreno (1 há) el PRC permite, en la Zona F, tener una superficie edificada de 50.000 m² destinada a proyectos residenciales con una altura de 40 m. Dicha superficie edificada puede ser incrementada a 62.500 m² construidos, si el proyecto que se desarrolle se acoge a Conjunto Armónico, ya que el terreno cumple con la condición de dimensión establecida en el numeral 1, letra a) del artículo 2.6.4. de la OGUC y, la altura puede alcanzar los 45 m.².

¹ De acuerdo a las escalas de equipamiento definidas en el artículo 2.1.36. de la OGUC el "**Equipamiento Menor**: El que contempla una carga de ocupación superior a 250 y hasta 1.000 personas y sólo se podrá ubicar en predios que enfrenten vías de servicio, colectoras, troncales o expresas."

² El 11 del PRC de Pudahuel, establece que los proyectos que se acojan a Conjunto Armónico, ubicados en la Zona D, **Zona E, Zona F**, Zona G y Zona H, sólo podrán aumentar la **altura sólo en un 12,5%** y la **constructibilidad en un 25%** para el caso de la condición de dimensión letras a) y b) del art. 2.6.4 OGUC. En el resto de las Zonas aplican los beneficios de la OGUC de incremento del **25% incremento altura y 50% del incremento de a constructibilidad**, para condición de dimensión establecida en el numeral 1, letra a) del artículo 2.6.4. de la OGUC.

La segunda de las Zonas con mayor potencial de desarrollo del terreno es la **Zona E** con una densidad de 2.000 hab/há, esto es **500 viviendas** cada 10.000 m² de superficie bruta de terreno, las cuales pueden incrementarse a **625 viviendas** en esa misma superficie de terreno, si el proyecto que se desarrolle a futuro, se acoge a los beneficios del 25% de incremento de densidad que permite el artículo 6.1.8. de la OGUC (aplicable a conjuntos de viviendas de hasta 4 pisos de altura).

De igual forma en esa superficie de terreno (1 há) el PRC permite tener una superficie edificada total de 50.000 m² en el caso de proyectos residenciales y, de 30.000 m² para proyectos de equipamiento, con 40 m. de altura para proyectos Residenciales y 20 m. para Equipamientos.

Dicha superficie edificada puede ser incrementada a 62.500 m² construidos (en 1 há) en el caso de proyectos residenciales y, a 37.500 m² para proyectos de equipamiento, si el proyecto que se desarrolle se acoge a Conjunto Armónico, ya que el terreno cumple con la condición de dimensión establecida en el numeral 1, letra a) del artículo 2.6.4. de la OGUC. En tal caso la altura se incrementa a 45 m. para proyectos Residenciales y 22,5 m. (23 m. conforme al inciso segundo del artículo 1.4.8. de la OGUC³) para Equipamientos.

Asimismo, los terrenos regulados en la **Zona L**, tienen un potencial de desarrollo para actividades de Equipamiento de mayor escala⁴, esto es con carga de ocupación superior a 6.000 personas, ya que enfrenta una calle Troncal (T38P) y, también para el desarrollo de Actividades Productivas⁵ de carácter inofensivo y, para Infraestructura de Transporte⁶.

Siendo así, para la superficie de terreno de 1 há., en la Zona L el PRC permite una superficie edificada total de 35.000 m² en el caso de proyectos de Equipamientos, Actividades Productivas e Infraestructura de Transporte, con una altura de 12,5 m. para el caso de Equipamiento e Infraestructura y, 25 m. para las Actividades Productivas.

³ El inciso 2° del art. 1.4.8. de la OGUC señala: *“Cuando de la aplicación de los coeficientes o parámetros de las normas urbanísticas del instrumento de planificación territorial, resulte una fracción igual o mayor que 0,5, éstos se aproximarán al entero superior”*.

⁴ De acuerdo a las escalas de equipamiento definidas en el artículo 2.1.36. de la OGUC: **“Equipamiento Mayor: El que contempla una carga de ocupación superior a 6.000 personas y sólo se podrá ubicar en predios que enfrenten vías expresas y troncales”**.

⁵ Artículo 2.1.28. de la OGUC **“El tipo de uso Actividades Productivas comprende a todo tipo de industrias y aquellas instalaciones de impacto similar al industrial, tales como grandes depósitos, talleres o bodegas industriales”**.

⁶ De acuerdo al artículo 2.1.29. de la OGUC: **“Infraestructura de transporte, tales como, vías y estaciones ferroviarias, terminales de transporte terrestre, recintos marítimos o portuarios, instalaciones o recintos aeroportuarios, etc.”**

Dicha superficie edificada puede ser incrementada a 52.500 m² construidos (en 1 há), si el proyecto que se desarrolle se acoge a Conjunto Armónico⁷ y, su altura se incrementa a 15,62 m. para el caso de Equipamiento e Infraestructura y, 31,25 m. para las Actividades Productivas, ya que el terreno cumple con la condición de dimensión establecida en el numeral 1, letra a) del artículo 2.6.4. de la OGUC.

En cuanto a la parte del terreno regulado como **Zona M**, tiene un potencial de desarrollo para actividades de Equipamiento de escala Menor, con carga de ocupación de hasta 1.000 personas, ya que enfrenta una calle Colectora, siendo así, en la superficie de terreno de 1 há., el PRC permite tener una superficie edificada total de 30.000 m², con una altura de 20 m. Dicha superficie edificada puede ser incrementada a 45.000 m² construidos (en 1 há), si el proyecto que se desarrolle se acoge a Conjunto Armónico⁸ y, en tal condición su altura se incrementa a 25 m.

IV. EXPROPIACIÓN DEL MOP.

1. **Facultades de expropiación:**

El Ministerio de Obras Públicas (MOP), para concretar las obras contempladas en el programa de concesiones que desarrolla dicho Organismo, adquiere los terrenos mediante su expropiación, pagando a cada uno de los propietarios afectados la indemnización que contemplan las normas vigentes, siguiendo un procedimiento descrito y regulado por el Decreto Ley N° 2.186 de 1978 "Ley Orgánica de Procedimiento de Expropiaciones".

Sobre el particular el artículo 1° Decreto Ley N° 2.186⁹ señala que toda expropiación **por causa de utilidad pública** o de interés social o nacional, cualquiera que sea la ley que la autorice o la institución que la decreta, se sujetará al procedimiento establecido en dicha normativa.

El referido Decreto Ley N° 2.186 y el DFL N° 850, D.O. de 25.02.1998 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964 y del DFL. N° 206, de 1960, regulan los procesos y facultades de expropiación. En efecto, el D.L. 2.186 señala en el inciso primero del artículo 2° que "*La entidad autorizada para expropiar, por ley general o*

⁷ El art. 2.6.5. permite exceder en un **50% la constructibilidad** y art. 2.6.9. permite exceder en un **25% la altura**, ambos de la OGUC.

⁸ El art. 2.6.5. permite exceder en un **50% la constructibilidad** y art. 2.6.9. permite exceder en un **25% la altura**, ambos de la OGUC.

⁹ "**Artículo 1°.** Toda expropiación por causa de **utilidad pública** o de interés social o nacional, cualquiera que sea la ley que la autorice o la institución que la decreta, se sujetará al procedimiento establecido en el presente texto."

especial, podrá ordenar el estudio de la expropiación de un bien determinado", estableciendo a continuación los procedimientos que se deben seguir para materializar una expropiación.

A su turno, el artículo 105 del DFL N° 850, señala que *"La Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas tendrá a su cargo la tramitación de las expropiaciones necesarias para la construcción de las obras públicas, como de aquellas a que se refiere el inciso 2°, del artículo 2°, las que se regirán por el Decreto Ley N° 2.186, de 1978. Para estos efectos se declaran de utilidad pública los bienes y terrenos necesarios para la ejecución de dichas obras"*.

De lo anterior se sigue que el MOP sin lugar a dudas tiene facultades para expropiar, sin embargo, tales facultades en el **área urbana regulada por Instrumentos de Planificación Territorial**, no son suficientes para vulnerar el trazado así definido por la legislación urbanística, que tiene competencias claras respecto de la definición de las vialidades y de las franjas afectas a utilidad pública.

En efecto, el inciso 1° del **artículo 59 de la LGUC** declara de utilidad pública los terrenos consultados en los planes reguladores, señalando:

"Decláranse de utilidad pública todos los terrenos consultados en los planes reguladores comunales, planes reguladores intercomunales y planes seccionales destinados a circulaciones, plazas y parques, incluidos sus ensanches, en las áreas urbanas, así como los situados en el área rural que los planes reguladores intercomunales destinen a vialidades."

Consecuentemente con lo anterior, el artículo 2.3.1. de la OGUC establece que la red vial pública será definida en los Instrumentos de Planificación Territorial¹⁰, determinando en su inciso final que **sólo se considerarán franjas afectas a utilidad pública** los terrenos **definidos como vías en la Ordenanza del Plan Regulador Comunal o Intercomunal**, y graficados en sus respectivos planos.

En efecto, la referida disposición señala lo siguiente (destacados nuestros):

"Artículo 2.3.1. La red vial pública será definida en los Instrumentos de Planificación Territorial correspondientes, fijando el trazado de las vías y su ancho, medido entre líneas oficiales, lo que se graficará en el plano respectivo."

Para los fines previstos en el inciso anterior, los citados instrumentos definirán las vías conforme a la clasificación y a los criterios que disponen los artículos 2.3.2. y 2.3.3. de este mismo Capítulo, pudiendo asimilar las vías existentes

¹⁰ De acuerdo al artículo 1.1.2. de la OGUC: *"Instrumento de Planificación Territorial": vocablo referido genérica e indistintamente al Plan Regional de Desarrollo Urbano, al Plan Regulador Intercomunal o Metropolitano, al Plan Regulador Comunal, al Plan Seccional y al Límite Urbano."*

a las clases señaladas en dichos artículos aun cuando éstas no cumplan los anchos mínimos o las condiciones y características allí establecidos.

En cada caso, los Planes Reguladores Comunales o Seccionales deberán considerar, además de las disposiciones técnicas propias de la ingeniería de tránsito, los conceptos urbanísticos que guían el desarrollo de los distintos sectores de las comunas y sus barrios, las características de las actividades urbanas que se emplazan en los bordes de las vías y la dotación de infraestructura prevista.

Para efectos de la aplicación del artículo 2.1.36. de esta Ordenanza, en los casos en que el Plan Regulador no haya clasificado la totalidad de la red vial pública, se aplicarán supletoriamente los criterios que se establecen en el artículo 2.3.2. en lo relativo a anchos mínimos de sus calzadas pavimentadas y distancia entre líneas oficiales. Dicha información deberá ser consignada en el Certificado de Informaciones Previas.

*De conformidad al artículo 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, **sólo se considerarán franjas afectas a utilidad pública** los terrenos **definidos como vías en la Ordenanza del Plan Regulador Comunal o Intercomunal**, y graficados en sus respectivos planos.”*

Siendo así, en el caso de las nuevas vialidades proyectadas como **Apertura**, graficadas en el Plano del PRC de Pudahuel con un ancho total de 85 m., correspondientes a la vía **colectora P27C** denominada **Costanera Norte** de un ancho de 45 m. y cada una de sus caletas correspondientes a las vías colectoras **P28C** (Av. Oriente Costanera Norte) y **P26C** (Av. Poniente Costanera Norte), ambas de 20 m., se entiende que la expropiación que realiza el Estado en áreas urbanas donde existe un plan regulador, se basa en la **declaratoria de utilidad pública** de dichas vialidades conforme a lo establecido en el artículo 59 de la LGUC y, en el citado artículo 2.3.1. de la OGUC.

De lo anterior, corresponde concluir que, en el área urbana normada por el PRC, el MOP **debe necesariamente respetar el trazado así definido al amparo de la legislación urbanística en el instrumento de planificación territorial** y por lo mismo, que las facultades de dicho Organismo del Estado no alcanzan para modificar o vulnerar las disposiciones establecidas en dichos instrumentos.

2. **Vulneraciones del trazado definido en el PRC:**

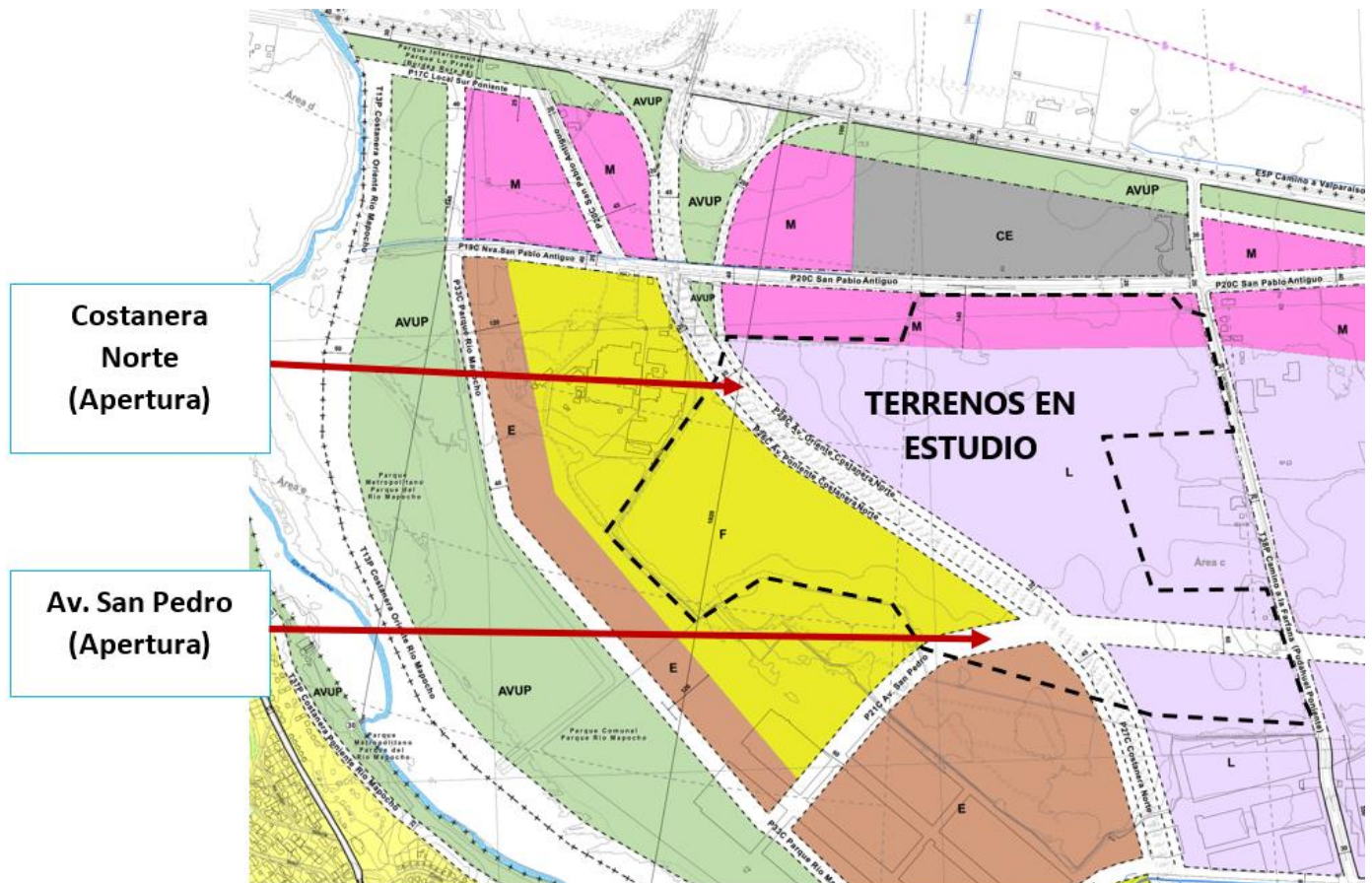
Si bien el proyecto efectivamente generará beneficios para conectividad de la ciudad, es importante analizar las externalidades que pueda implicar para los terrenos en estudio, si tal desarrollo no respeta la planificación urbanística, tal como se desarrolla a continuación.

a. **Efectos de las vulneraciones del trazado en la conectividad:**

Para analizar los efectos en la conectividad con la trama vial existente y, también con la proyectada por el instrumento de planificación territorial, debemos recordar que, de

acuerdo al PRC, la vialidad proyectada para materializar la Costanera Norte con sus caleteras tiene un ancho total de 85 m y, comprende a la vía **P27C Costanera Norte** (45 metros) y 2 caleteras (20 metros cada una), que dan conectividad a los terrenos adyacentes, correspondientes a las vías **P28C** (Av. Oriente Costanera Norte) y **P26C** (Av. Poniente Costanera Norte), sin embargo el trazado de la Autopista que ejecutará el MOP, en el tramo que enfrenta los terrenos en estudio materializa la vía **P27C Costanera Norte** y sólo la caletera **P28C** (Av. Oriente Costanera Norte), **dejando por cuanto sin ejecutar** la caletera **P26C** (Av. Poniente Costanera Norte).

Para analizar los efectos que genera en la conectividad, es importante tener en consideración que la planificación urbanística contenida en el PRC de Pudahuel, planificó el desarrollo de este sector basándose en la capacidad vial, accesibilidad y vinculación con el resto de la comuna que se generan por las nuevas vialidades definidas en dicho instrumento de planificación, tal como se muestra en la siguiente imagen del PRC, en la cual se superpone el terreno objeto de este Informe:



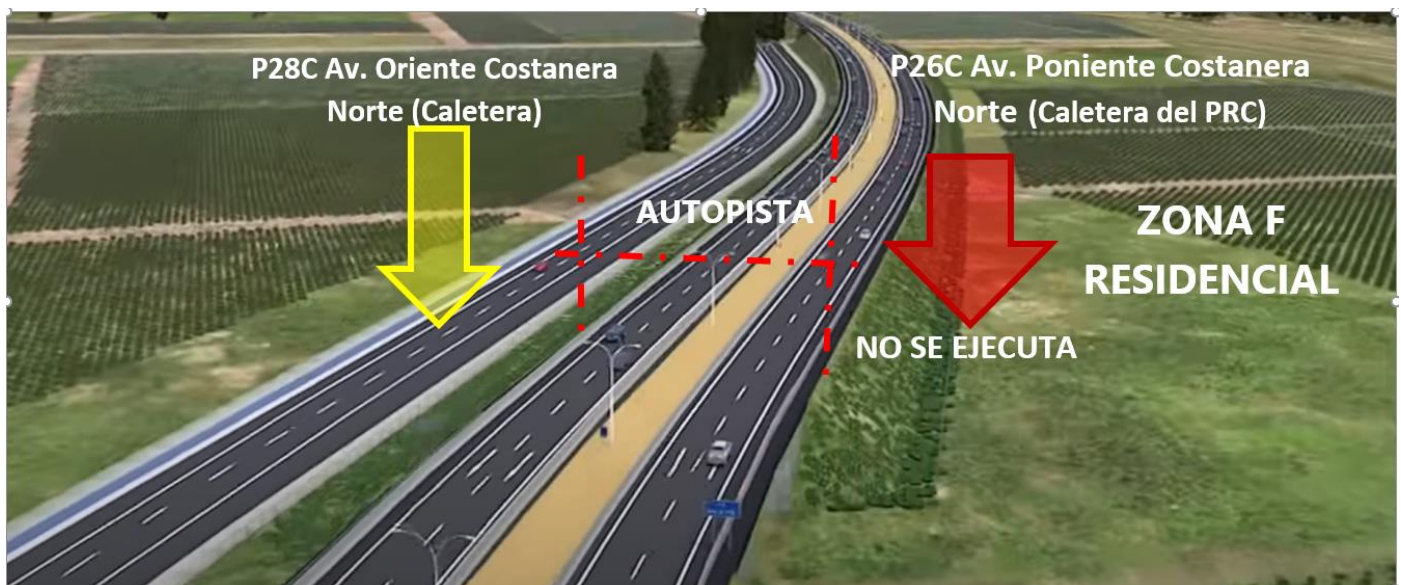
Lo anterior, implicará los siguientes efectos:

Zona F de los terrenos objeto del presente Informe: En la superficie de los terrenos regulados por la **Zona F** que la planificación urbana territorial destina al desarrollo

preferente de viviendas, con una densidad proyectada de 3.000 hab/há, la no materialización de la caletera **P26C** (Av. Poniente Costanera Norte), generará conflictos en la movilidad de las personas que habiten a futuro estos territorios.

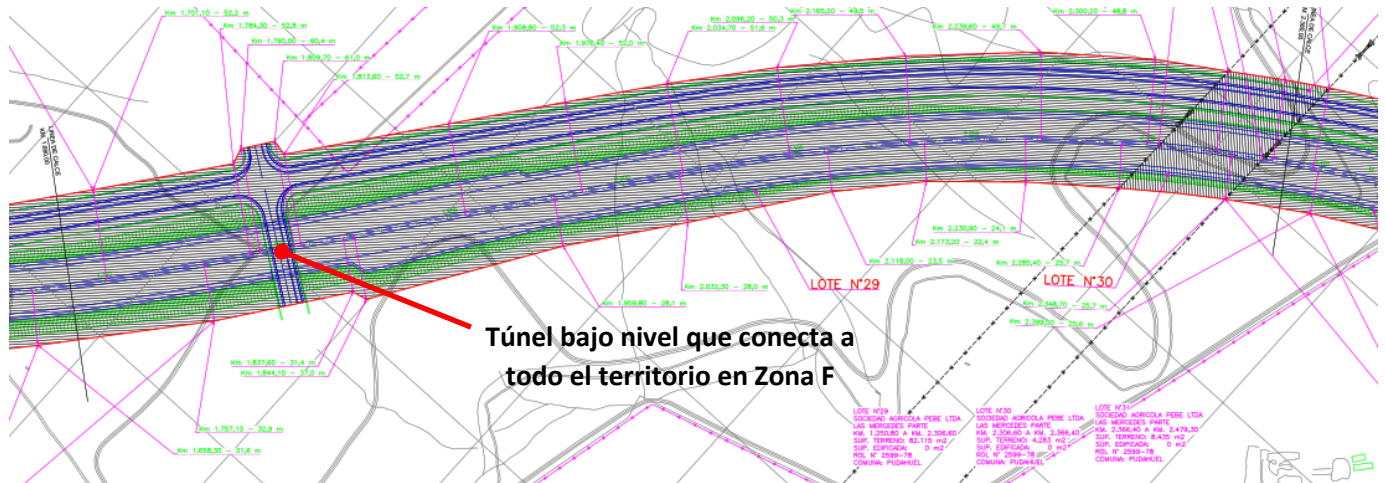
Lo anterior, dado que el proyecto los deja enfrentando directamente a la Autopista, pero sin posibilidad de acceder a la misma, lo que conlleva una accesibilidad muy deficiente, que les generará a estos sectores un efecto adverso que generará segregación social y urbana, profundizando con ello las preocupantes desigualdades entre barrios, en el acceso equitativo y de calidad a los servicios urbanos y a los bienes públicos, que principalmente se provoca por la ausencia de una adecuada conectividad, que afecta con mayor precariedad especialmente a la comuna de Pudahuel y, que se presenta como una infracción del PRC y una contradicción de los fundamentos de la Autopista - Conexión Ruta 78 a Ruta 68-, que es precisamente generar una mejor conectividad.

Esta segregación territorial, que se generará por la falta de conectividad al extenso territorio definido como Zona F en el PRC de Pudahuel, dejará a estos sectores con serias limitaciones para su desarrollo, lo que se traduce en el deterioro urbano de aquellas zonas interiores que quedan con escasa conectividad, todo lo cual constituye tendencias negativas que se debieran subsanar, materializando la caletera con estándares adecuados para dar accesibilidad a estos sectores urbanos de la comuna de Pudahuel. En la siguiente imagen se destaca el sector de la caletera que no ejecuta el proyecto:



Es del caso señalar que el proyecto deja para todos estos territorios, tan sólo una pasada bajo nivel (túnel), según se puede constatar en la siguiente imagen, sin embargo la respuesta más que resolver el tema de conectividad de una gran superficie de terreno regulado como Zona F, lo que hace es generar una solución que infringe la regulación urbanística de conectividad proyectada por el instrumento de planificación territorial, el

cual a fin de evitar que los sectores contiguos a la Autopista sean socialmente segregados planificó unas caleteras que los vinculan con el resto de la Ciudad.



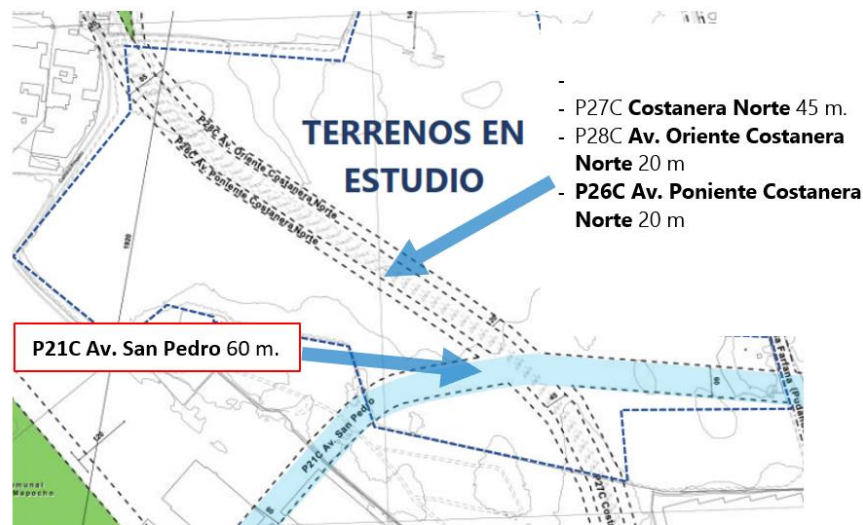
Fuente: Imagen parcial Plano E de Expropiaciones Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68

Zona E de los terrenos objeto del presente Informe: A lo señalado corresponde agregar que la ejecución de tal obra vial, sin la ejecución de la caletera **P26C** Av. Poniente Costanera Norte, deja sin accesibilidad a la superficie de los terrenos regulados por la **Zona E** del PRC de Pudahuel que la planificación urbana territorial también destina al desarrollo preferente de viviendas, con una densidad proyectada de 2.000 hab/há.

Esto, dado que la no materialización de la caletera **P26C** los deja con una accesibilidad muy deficiente porque no tendrán acceso a un Bien Nacional de Uso Público (BNUP), ya que no existe conexión técnicamente factible que vincule a estos terrenos con el resto de la ciudad, por cuanto la posibilidad real de conectar a estos terrenos es la ejecución de la caletera **P26C** (Av. Poniente Costanera Norte) y la construcción de la Avenida San Pedro como se explica en el siguiente párrafo.

Segregación de la trama vial planificada por el PRC de Pudahuel: A lo anterior, corresponde agregar que, el PRC de Pudahuel planifica la vía **P21C** Avenida San Pedro de un ancho de 60 m, la cual, de acuerdo a dicho instrumento de planificación territorial, se conecta funcionalmente (sin segregación) con las vías P27C Costanera Norte y también con las 2 caleteras, P28C (Av. Oriente Costanera Norte) y P26C (Av. Poniente Costanera Norte), generando una conectividad física con el resto de la trama vial urbana, sin embargo, la construcción de la Autopista Costanera Norte, - Conexión Ruta 78 hasta Ruta 68-, no cumple con lo estipulado en el PRC de Pudahuel al no contemplar este cruce.

Lo señalado se grafica en la siguiente imagen correspondiente al Plano de Vialidad y Espacio Público PRCP-V-EP-2 PRC de Pudahuel que da cuenta de la existencia del cruce a que se ha hecho referencia:

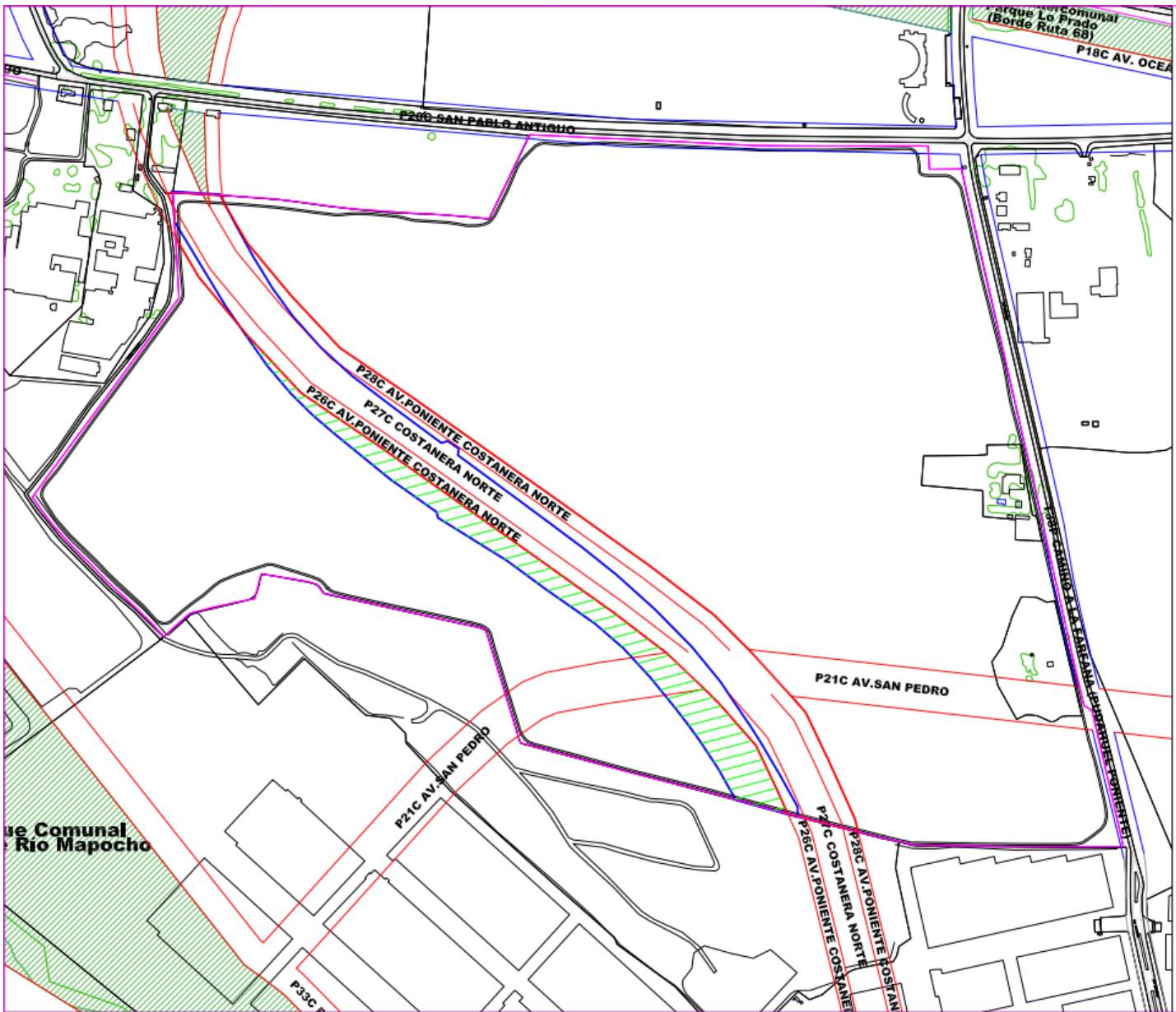


b. **Incumplimiento del trazado vial definido en el PRC de Pudahuel:**

En otro orden de materias, cabe advertir que, en la información topográfica proporcionada para la emisión del presente Informe, contenida en los planos 1, 2 y 3 confeccionados por la Sra. Teresa Pino Andrade, Ingeniero en Geomensura, que fueron elaborados sobre la base digital de los Planos del PRC de Pudahuel proporcionados por dicha Municipalidad y, el trazado de los Planos de Expropiaciones Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68, se evidencia que el trazado proyectado por estos últimos planos no es coincidente con el citado instrumento de planificación territorial.

Lo anterior, tiene efectos en los sectores definidos para el desarrollo de proyectos en los terrenos en estudio, ya que esta discordancia disminuye la superficie posible de desarrollar en la Zona F y en la Zona E, toda vez que el trazado excede en 33.469 m² al establecido en el PRC, de acuerdo a la información contenida en los planos elaborados por la Ingeniero en Geomensura antes referida.

A continuación, se muestra la imagen del citado plano:



PLANO CON SUPERPOSICIÓN DE LOS TRAZADOS DEFINIDOS EN EL PLANO DE VIALIDAD DEL PRC Y EN LOS PLANOS EXPROPIATORIOS RELATIVOS AL PROYECTO ELABORADOS POR EL MOP.

TRAZADO DE LA AUTOPISTA DEFINIDO POR EL PRC.

TRAZADO DE LA AUTOPISTA DEFINIDO EN LOS PLANOS EXPROPIATORIOS PARA EL PROYECTO.

ZONA	SUPERFICIE
Área que excede el trazado definido por el PRC	33.469 m ²

ANTECEDENTES

- PLANOS DE EXPROPIACIÓN PROYECTO CONDUCEN VIAL RUTA 78 HASTA RUTA 68 SEGUN VÍ DE JUNIO DEL 2017.
- PLAN REGULADOR COMUNAL DE PUEBLO PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL CON FECHA DE FEBRERO DEL AÑO 2017.

Cartografía: Biot
Levantamiento Aerofotogramétrico: Orogamas O
Fecha de Origen: Agosto 2013 - Abril 2014
DATUM WGS 84
Coordenadas en Proyección Universal Transversal de Mercator.
Huso 12S
Datum Altimétrico: Nivel Medio del Mar.

PLANO CON SUPERPOSICIÓN DE LOS TRAZADOS DEFINIDOS EN EL PLANO DE VIALIDAD DEL PRC Y EN LOS PLANOS EXPROPIATORIOS RELATIVOS AL PROYECTO ELABORADOS POR EL MOP.

TRAZADO DE LA AUTOPISTA DEFINIDO POR EL PRC.

TRAZADO DE LA AUTOPISTA DEFINIDO EN LOS PLANOS DE EXPROPIACIÓN PARA EL PROYECTO.

ZONA	SUPERFICIE
Área que excede el trazado definido por el PRC	33.469 m ²

Fuente: Plano 2 elaborado por Teresa Pino Ingeniera en Geomensura

A lo anterior se debe agregar que, la diferencia del trazado que afectan tanto a la **Zona F**, como la **Zona E** de los terrenos en estudio, las cuales se ven disminuidas en la superficie que el PRC de Pudahuel les define como edificables tiene otra implicancia, ya que se reduciría más aun su superficie porque quedarían afectadas, adicionalmente, en los 20 m. necesarios para la materialización de la vía P26C (Av. Poniente Costanera Norte) que no ejecuta el proyecto de la Autopista Costanera Norte - Conexión Ruta 78 hasta Ruta 68.

Conforme a lo indicado y, dado que la **causa de utilidad pública** que fundamenta la expropiación de estos terrenos, se debe basar obligatoriamente en las vialidades proyectadas por el PRC, para materializar el proyecto es indispensable que éste se ajuste al trazado definido en el instrumento de planificación comunal.

De lo anterior, corresponde concluir que, en el área urbana normada por el PRC, el MOP **debe necesariamente respetar el trazado así definido al amparo de la legislación urbanística en el instrumento de planificación territorial** y por lo mismo que las facultades de dicho Organismo del Estado no alcanzan para modificar o vulnerar, las normas expresas – antes citadas- que determinan que **sólo se considerarán franjas afectas a utilidad pública** los terrenos **definidos como vías en la Ordenanza del Plan Regulador Comunal o Intercomunal**.

V. CONCLUSIONES.

Teniendo en consideración las materias abordadas en el presente Informe corresponde arribar a las siguientes conclusiones principales:

1. Que, si bien la causa de utilidad pública que fundamenta la expropiación que está desarrollando el Estado (MOP) en los terrenos objeto de este Informe, se basa en las vialidades proyectadas por el PRC, existen discrepancias entre el trazado definido en el PRC y los Planos del proyecto de expropiación, lo que constituye una vulneración al referido instrumento de planificación territorial.
2. Que, el proyecto de expropiación para materializar la Costanera Norte - Conexión Ruta 78 hasta la Ruta 68-, en el sector de emplazamiento de los terrenos analizados en el presente Informe, no incluye una de las caletas definidas en la planificación urbana, ni tampoco la construcción del cruce de la Avda. San Pedro, lo que se traduce en vulneraciones al instrumento de planificación territorial (PRC de Pudahuel), no sólo respecto del trazado vial, sino que también de la planificación urbanística que consolida el desarrollo de las áreas urbanas contiguas basándose en la **capacidad vial y conectividad** que el proyecto de la Costanera interrumpe al infringir la planificación urbana comunal.

Lo señalado naturalmente, determina graves limitaciones al desarrollo del terreno objeto de este informe, ya que estos territorios quedan desvinculados de la trama vial proyectada por el instrumento de planificación territorial, lo que conlleva la generación de grandes

extensiones de superficie contiguas a la Autopista, destinadas preferentemente al desarrollo de viviendas, con una condición de accesibilidad muy deficiente, efecto adverso que generará la segregación social y urbana, profundizando con ello las preocupantes desigualdades en el acceso equitativo y de calidad a los servicios urbanos y a los bienes públicos, con estándares adecuados de accesibilidad, que debieran tener estas áreas destinadas a la extensión urbana de la comuna de Pudahuel.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Oriana Foncea Jiménez", written over a horizontal line.

Oriana Foncea Jiménez

Arquitecto – Especialista en Legislación Urbana
Revisora Independiente 1° Categoría Registro MINVU