

# **PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO**

## **MEMORIA EXPLICATIVA MPRMS. 80**

**AERÓDROMO LOS CERRILLOS – PORTAL BICENTENARIO**

**Resolución 116 de 12.12.05. – D.O. de 10.02.06.**

**UNIDAD DE DESARROLLO URBANO E INFRAESTRUCTURA**



## MEMORIA EXPLICATIVA

### 1. Origen de la modificación

La presente modificación al Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) tiene por objetivo principal, proveer de normas técnico urbanísticas al territorio en que actualmente se emplaza el Aeropuerto Los Cerrillos, en la instancia que se determine por los organismos competentes, el cese de las operaciones del citado aeropuerto.

Paralelamente a lo anterior, por disposición presidencial y en el marco de los Proyectos Bicentenarios, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo ha desarrollado una serie de actividades como concursos de ideas y otros, que han permitido establecer criterios de orientación de las propuestas de zonificación y estructuración vial, a fin de generar un desarrollo armónico y equilibrado con la estructura urbana del entorno, lo que se ha materializado en un proyecto de Plan Maestro de los terrenos actualmente ocupados por las instalaciones del aeropuerto y cuya denominación es "Portal Bicentenario".

Conjuntamente a lo anterior la comuna en que se emplaza el citado aeropuerto, ha señalado algunos objetivos particulares en el sentido de promover un desarrollo sustentable, generar una imagen comunal que hoy aparece confusa, aportar áreas verdes a objeto de promover y equilibrar los temas ambientales respecto de otros sectores de la metrópolis, aprovechar la mayor reserva urbana de la comuna para generar y constituir áreas de desarrollo que contribuyan a la base económica comunal y a los presupuestos de la administración comunal, entre otros.

Es importante además considerar que el uso "Aeropuerto" es anterior a los instrumentos de planificación, por lo cual, tanto el Plan Intercomunal de Santiago (PIS), como el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), solo se limitaron a reconocer en la propiedad el destino efectivo materializado, sin efectuar proposiciones de planificación lo que mantuvo al arbitrio de las entidades usuarias (civiles y militares) el destino general del terreno.

Finalmente, la oportunidad que brinda la salida del aeropuerto, genera asimismo la necesidad de producir una reestructuración normativa en la unidad territorial en que se inserta, la cual aparece claramente definida por vialidad metropolitana de primer orden, a saber: Av. A. Vespucio por el Sur, Autopista del Sol por el Norte, Av. Gral. Velásquez (Ruta 5 Carretera Panamericana) por el oriente y Av. Cerrillos/ Camino Lonquén, por el poniente. En efecto, al margen del uso exclusivo del terreno del aeropuerto, el PRMS dispuso una norma transitoria contenida en el Subsector Geográfico 25 f, denominado "Borde Panamericana", para terrenos aledaños por el oriente y el aumento en la intensidad de la utilización del suelo de los territorios liberados de las restricciones por proximidad al área de operaciones aéreas como son las actuales áreas "a", "b" y "f" emplazadas a ambos costados y al norte y sur del aeropuerto.

### 2. Antecedentes

La propuesta de modificación cuenta con antecedentes cartográficos e informes temáticos, elaborados por la consultoría encargada de la elaboración del Plan Maestro, como también de la autoridad sectorial y equipo de trabajo ad hoc encargado de supervisar y conducir los



estudios e incorporar los criterios de política sectorial que manifiestan la voluntad del estado para llevar a la materialización de proyectos de envergadura en el área.

### 3. Propósitos y Objetivos de la Modificación

En conjunto y complementariamente al objetivo esencial constituido por la incorporación al uso urbano del territorio del aeropuerto a la metrópolis, se reconocen algunos propósitos no menos importantes:

- a. **Desarrollar un marco regulatorio innovador** para la ocupación urbana acorde con los procesos de desarrollo económico y social. En efecto, la oportunidad de disponer por parte del estado de una de las mayores reservas de suelo existentes a nivel metropolitano, que además cuenta con atributos como accesibilidad, centralidad, tamaño, morfología, disponibilidad, entre otros, constituye una ocasión muy favorable para, tal vez con la excusa además del Bicentenario, proponer una forma de ocupar el suelo de forma sustentable;
- b. **Promover el desarrollo territorial con identidad**, la metrópolis ha ido conformándose mediante normas cuyos atributos esenciales son la no discrecionalidad, el carácter impersonal y el automatismo en su aplicación, esta forma dio pie a la ocupación indiscriminada por la iniciativa privada con formas y modelos foráneos buscando cualificar la demanda y perdiendo la riqueza de la diversidad, la sumatoria de estos procesos (en la que no debe olvidarse la división administrativa comunal metropolitana), hacen difícil distinguir hitos urbanos o elementos significativos con que el habitante pueda al menos orientarse sino identificarse;
- c. **Promover en el vacío urbano un territorio de interrelación**, la discontinuidad de la ciudad en su forma radioconcéntrica hace de la mayor importancia promover la integración entre sectores urbanos, que la radialidad de la vialidad principal obstaculiza y que el sistema de concesiones de alguna manera acentúa. El paso a la modernidad en la estructuración de la ciudad debe acompañarse con el habitante y la comunidad; la sociedad metropolitana, actualmente fragmentada social y territorialmente, parece conveniente que encuentre espacios de relación, en especial espacios públicos, que faciliten su ocupación con mayor diversidad y heterogeneidad socioeconómica a la actual; un espacio urbano compartido y solidario puede dar margen a un desarrollo moderno, integrado y motivador;
- d. **Promover el desarrollo de áreas verdes de escala metropolitana**, en efecto, uno de los déficits reconocidos en el nivel metropolitano, es la baja dotación de  $m^2$  de área verde por habitante, Santiago hoy bordea los  $4 m^2$  y los estándares internacionales triplican dicha cifra, la propuesta debe hacerse cargo en justa medida de esta necesidad, mas que propósito, y aportar a la metrópolis en primer término y luego a la comuna, un estándar adecuado a los propósitos de modernización, elevando en forma sustantiva los promedios generados por la aplicación directa de la norma y posteriormente generar los mecanismos de gestión que aseguren su permanencia en el tiempo. En este aspecto debe considerarse además lo señalado en el art. 65° del Plan de Prevención y Descontaminación de Santiago (PPDA D.S. 58 (SECPRES) de 29.01.04) en el



sentido de contribuir a la reducción de la contaminación atmosférica, estableciendo una meta de 10 m<sup>2</sup>/hab de áreas verdes al año 2010;

- e. **Crecimiento con Densificación**, la comuna de Cerrillos aparece con gran parte de su territorio con usos no habitacionales, es así como ella acoge la mayor aglomeración industrial de Santiago, por el sur las áreas de protección del Aeropuerto han retardado inversiones inmobiliarias y el propio Aeropuerto ocupa una importante superficie, en este escenario debe agregarse que el PRMS asigna a la comuna un piso de densidad habitacional de nivel bajo, es decir, establece una densidad bruta mínima promedio habitacional de 100 hab/há con una tolerancia de +/- 20 hab/há;
- f. **Emplazamiento de Equipamientos y Servicios de nivel Intercomunal**, el sector surponiente de la capital presenta déficits importantes respecto de la dotación de equipamiento, en especial los vinculados a la salud, la educación y los servicios. Un antecedente importante lo constituyen las encuestas de origen y destino que permiten conocer las motivaciones de viajes intraurbanos, en las que se reconoce que alrededor del 60 % de la población de este sector, depende de instalaciones emplazadas en el centro metropolitano, siendo particularmente crítica la situación educacional. Este territorio debe contribuir a mejorar los índices mencionados, sin perjuicio de reconocer nuevas centralidades, en especial en lo que se refiere a los servicios (básicamente sector de malls en Maipú);
- g. **Generación de un nuevo centro Cívico para la comuna de Cerrillos**, en la actualidad parte de la falta de hitos o símbolos urbanos que apunten a diferenciar esta comuna de sus aledañas, es el difícil reconocimiento del edificio consistorial, el terreno del Aeropuerto con los atributos antes descritos, proporciona una excelente oportunidad de establecer la sede del gobierno local en un emplazamiento privilegiado, mas accesible y adyacente al eje vial estructurante principal de la comuna (Av. Cerrillos o Camino a Melipilla, como también se conoce);

#### 4. El Proyecto Portal Bicentenario

Este proyecto surge de la posibilidad de disponer de los terrenos del Aeropuerto Los Cerrillos ante un eventual traslado de sus instalaciones y por tanto el cese de operaciones aéreas tanto militares como comerciales y civiles. En este escenario el MINVU recibe el encargo de estudiar un proyecto que defina el Plan maestro del terreno con miras a desarrollar una tipología de proyecto especial incorporado a las actividades vinculadas con el Bicentenario de la nación.

Esta iniciativa promovida por el presidente de la República, es asignada a un directorio conformado por los Ministros de Vivienda y Urbanismo, de Obras Publicas Transportes y Telecomunicaciones, Intendente Región Metropolitana, Alcalde I.M de Cerrillos y Secretaria Ejecutiva de la Comisión Bicentenario, los cuales generan un concurso internacional en que se adjudica al Consorcio Asociación Portal Bicentenario para el estudio y formulación del proyecto. Los adjudicatarios componen un consorcio de empresas especialistas en los diversos aspectos temáticos a considerar: vialidad y transporte, medio ambiente, analistas financieros, especialistas en marketing, diseñadores urbanos, etc.



Luego de recorrer diferentes etapas que partieron desde la formulación de estudios como Diagnóstico Estratégico, Línea de Base Ambiental y otros, se elaboró una propuesta que en sus aspectos mas fundamentales consistentes entre otros:

- a. **Vialidad y Transporte:** estructurar el desarrollo interno mediante vías de diversas categorías, considerando en este rubro los criterios del proyecto TranSantiago. Asimismo, mejorar la conectividad comunal y metropolitana mediante la interconexión de Avs Lo Ovalle y Lo Errázuriz;
- b. Generar un **Área Verde Parque**, de nivel metropolitano, con una superficie aproximada de 50 há, que será constituida por el gestor del proyecto;
- c. Establecer en los edificios del Terminal aéreo, el futuro emplazamiento del **Edificio Consistorial** de Cerrillos;
- d. **Mejorar el espacio público** en el costado oriente de Av. Cerrillos, creando un paseo con circuitos peatonales y ciclo vía;
- e. Definir **áreas de edificación en altura** y parques menores.

## 5. Descripción de la Modificación

### 5.1. Ordenanza

La Ordenanza del PRMS se modifica en el sentido de:

- a. modificar el cuadro que acompaña el art. 1º, en la fila del Plano de zonificación y uso del suelo PRMS (RM-PRM-92/1A.) incorporando el Plano RM-PRM-05-1A./80, en la columna "Plano que reemplaza y/o modifica";
- b. modificar el cuadro que acompaña el art. 1º, en la fila del Plano de Vialidad Metropolitana del PRMS (RM-PRM-92/1A1) incorporando el Plano RM-PRM-05-1A1/80, en la columna "Plano que reemplaza y/o modifica";
- c. Incorporar al Área Urbanizable Metropolitana el territorio ocupado actualmente por el Aeródromo Los Cerrillos, con una norma suspensa, es decir cuya vigencia se adquirirá de pleno derecho al materializarse el cese de las operaciones aéreas y se derogue el DS N° 146 (Defensa), publicado en el D.O. del 23.05.92, que regula las zonas de protección; cumpliendo asimismo, lo señalado en el Código Aeronáutico, aprobado por Ley N° 18.916 (Justicia) de 1990, publicada en el D.O. del 08.02.90, para la desafectación de la declaratoria de esta zona y la delimitación de las restricciones del espacio aéreo correspondiente;
- d. Establecer normas de regulación de la intensidad de utilización del suelo para la totalidad del área intervenida exceptuando el sector destinado a Parque Metropolitano, es decir: densidad bruta mínima de proyecto de 150 a 600 Hab/há, y de conformidad a lo señalado en el artículo 3º transitorio los indicadores de desarrollo serán para el Porcentaje de Ocupación de suelo de 60 % y Coeficiente de Constructibilidad de 2,4, hasta que el Plan Regulador Comunal establezca las condiciones definitivas en esta materia;



- e. Incorporarse a la lista de "Parques Metropolitanos", del artículo 5.2.2, el "Parque Portal Bicentenario"
- f. Incorporar en el listado de vías intercomunales principales del Cuadro N° 8 el tramo de enlace entre Av. Lo Ovalle (T9S) y Av. Lo Errázuriz (T18P) con las características de vía troncal y un ancho mínimo entre líneas oficiales de 30 m.
- g. Modificar el ancho de Av. Departamental (M15S) en el tramo Panamericana Sur – Av. P. Aguirre Cerda, aumentando el ancho entre Líneas Oficiales, de 30 m a 40 m.
- h. Se completa u homologa la denominación de las vías en concordancia con las denominaciones corrientemente utilizadas en la Ordenanza con este propósito se modifica en la fila M15S del cuadro 3. Anillo de Circunvalación de las Comunas Intermedias – Avenida Dorsal, incorporando la denominación de la vía, "Av. Departamental", y reemplazando en los tramos la expresión "Av. Benjamín Vicuña Mackenna" por la expresión "Av. Vicuña Mackenna".

## 5.2. Planos

La cartografía del PRMS se modifica en el sentido de incorporar Planos RM-PRM-05 – 1A./ 80 "Zonificación y Usos de suelo" y Plano RM-PRM-05-1A1./80 "Vialidad Estructurante Metropolitana".

Se adjunta Plano Indicativo, escala 1:10.000, Normativa Actual. Usos de Suelo y Vialidad Metropolitana.

MPRMS.80.  
03.05.05.