



**EN EL  
CORAZÓN  
DE LA  
RECUPERACIÓN**



# **MEMORIA EXPLICATIVA**

## **“Plan Seccional Zona de Remodelación Sector Maestranza San Eugenio 2, Comuna de Estación Central”**

Acogido al artículo 72 del DFL 458/75 LGUC

Marzo 2022

[www.minvu.cl](http://www.minvu.cl)

## INDICE

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>3</b>
1.1	TERRITORIO INVOLUCRADO EN LA INICIATIVA .....	4
<b>2</b>	<b>MARCO NORMATIVO VIGENTE .....</b>	<b>7</b>
2.1	PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO DEL AÑO 1994 .....	7
2.2	PLAN REGULADOR COMUNAL DE SANTIAGO DEL AÑO 1939.....	9
<b>3</b>	<b>CONTEXTO URBANO.....</b>	<b>12</b>
3.1	CONECTIVIDAD DEL SECTOR.....	12
3.1.1	Transporte Público.....	13
3.2	USOS DE SUELO EXISTENTES .....	14
3.2.1	Usos de Suelo en el área y su entorno .....	14
3.3	ANTECEDENTES HISTÓRICOS .....	19
3.4	DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL .....	20
<b>4</b>	<b>PROPUESTA URBANA .....</b>	<b>21</b>
4.1	ATRIBUTOS DEL ÁREA DEL PLAN SECCIONAL .....	21
4.2	JUSTIFICACIÓN PARA LA APLICACIÓN DEL PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN .....	21
4.3	OBJETIVO DEL PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN SECTOR MAESTRANZA SAN EUGENIO 2 .....	22
4.4	PROPUESTA PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN SECTOR MAESTRANZA SAN EUGENIO .....	22
4.5	PLANO DE LA PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN NORMATIVA: .....	24



## ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Emplazamiento comuna en la Región Metropolitana .....	4
Ilustración 2: Emplazamiento Sector en modificación .....	4
Ilustración 3: Contexto área a modificar respecto a los terrenos de Grupo EFE .....	5
Ilustración 4: Área de expropiación .....	6
Ilustración 5: Plano RM-PRM-92-1A. PRMS, 1994 .....	8
Ilustración 6: Área de modificación respecto del Plano de Urbanización PRC de Santiago, 1939.....	10
Ilustración 7: Plano Catastro Urbano N°1, Normativo. ....	11
Ilustración 8: Perfil de Av. Ramón Subercaseaux .....	12
Ilustración 9: Av. Ramón Subercaseaux .....	12
Ilustración 10: Mapa de recorridos RED Transporte de Movilidad Cercanos al área de Modificación. ....	13
Ilustración 11: Usos de suelo existentes en el entorno del área de modificación.....	14
Ilustración 12: Viviendas del contexto inmediato.....	15
Ilustración 13: Conjuntos de viviendas existentes en entorno.....	15
Ilustración 14: Plano Zonificación Especial.....	16
Ilustración 15: Liceo Industrial Víctor Bezanilla, Canchas de Tenis Ferroviario y comercio local.....	17
Ilustración 16: Terminal de Buses y bodegas del sector.....	17
Ilustración 17: Talleres y Tornamesas de la Maestranza San Eugenio .....	18
Ilustración 18: Actividades productivas cercanas al área de modificación.....	18
Ilustración 19: Estadio Ferroviario. Vista desde Av. Ramón Subercaseaux.....	19
Ilustración 20: Frontis del Estadio Ferroviario y su proceso de demolición año 2012.....	20
Ilustración 21: Usos actuales del área de modificación.....	20
Ilustración 22: Plano Propuesta Zonificación Normativa .....	24

## TABLAS

Tabla 1: Condiciones Uso de Suelo.....	7
Tabla 2: Normas de la Zona IV del PRC de Santiago del año 1939.....	9
Tabla 3: ICH en la zona D7 .....	16
Tabla 4: Propuesta de Zonificación.....	22





MEMORIA EXPLICATIVA  
**PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN  
SECTOR MAESTRANZA SAN EUGENIO 2  
COMUNA DE ESTACIÓN CENTRAL**

Acogido al artículo 72 del DFL458/75 LGUC  
Marzo 2022

## 1 INTRODUCCIÓN

El presente documento, corresponde a la memoria explicativa que fundamenta el desarrollo del “Plan Seccional -Art. 72° LGUC- Zona de Remodelación Sector Maestranza San Eugenio 2, Comuna de Estación Central” y forma parte de los antecedentes legales y normativos que conforma dicho plan.

Esta Secretaría Ministerial Metropolitana evaluó las posibles vías de materialización del cambio de condiciones urbanísticas que interesa, llegando a definir que el procedimiento idóneo para el caso es el señalado en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en adelante LGUC, aprobada por el DFL N° 458 de 1975, en sus artículos 72 al 75. Específicamente, en su artículo 72, inciso segundo, que faculta a las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo, para fijar “Zonas de Remodelación”, con el propósito de lograr su renovación, para lo cual se debe aprobar en forma previa un “Plan Seccional” del sector escogido, en que se determinen las nuevas características urbanísticas de ella.

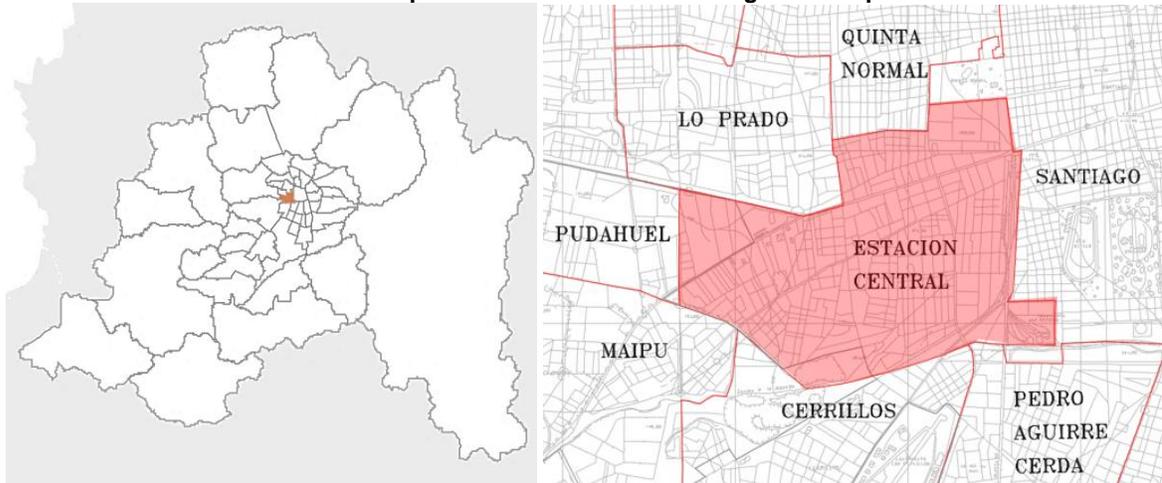
La elaboración y tramitación de este Plan Seccional que aprueba la Zona de Remodelación, se encuentra reglamentada por el D.S. N°47, (V.y U.), de 1992 y su modificación a través del D.S. N°01 de fecha 13-01-2020, en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, específicamente en sus artículos 2.1.15. y 2.1.40., que se ha considerado en el estudio y desarrollo de la presente propuesta, expuesta en este documento.



## 1.1 TERRITORIO INVOLUCRADO EN LA INICIATIVA

El área que abarca el Plan Seccional Zona de Remodelación Sector Maestranza San Eugenio 2 (en adelante Plan Seccional), comprende una superficie de aproximadamente 3 ha<sup>1</sup>, emplazada al interior del área urbana, al sureste de la comuna de Estación Central, limitando con la comuna de Santiago, definida por las calles Ramón Subercaseaux y San Alfonso.

**Ilustración 1: Emplazamiento comuna en la Región Metropolitana**



Fuente: SEREMI RM, 2022

**Ilustración 2: Emplazamiento Sector en modificación**



Fuente: SEREMI MINVU RM, 2022

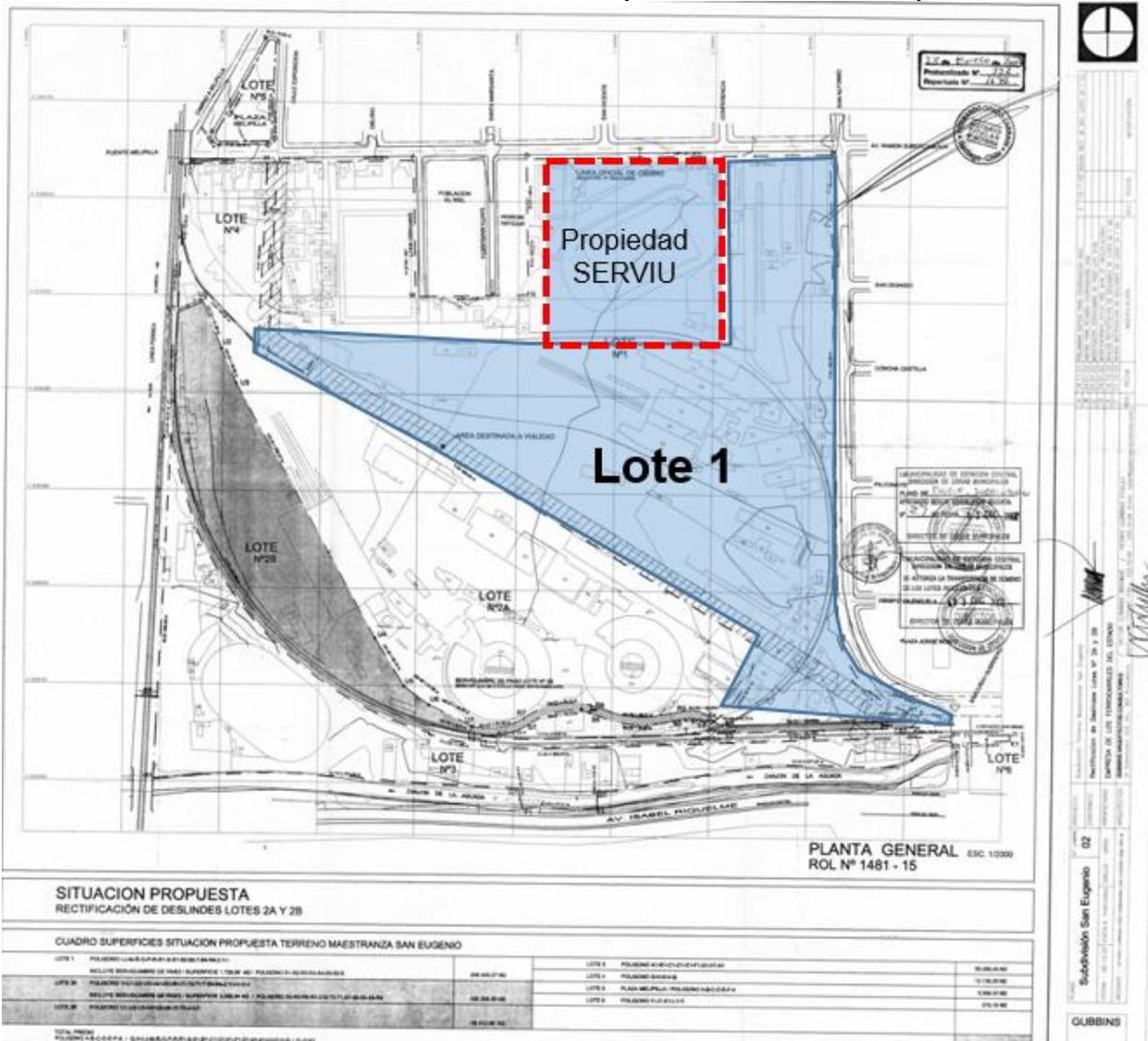
<sup>1</sup> Todas estas superficies de deben considerar aproximadas.



El área en modificación corresponde a una porción del Lote 1, con Rol SII N°1481-27 ubicado en la calle San Alfonso N°2141, comuna de Estación Central. Área expropiada por SERVIU Metropolitano a la Sociedad Inmobiliaria Nueva Vía S.A., filial del Grupo EFE, cuya inscripción en el Conservador de Bienes Raíces fue realizada el 12 de agosto de 2021, según la Resolución Exenta N°2207 de 02.07.2021 y se asigna Rol SII de avalúo N° 01481-00463.

En la siguiente ilustración, se observa la porción de terreno expropiado respecto del Lote 1 perteneciente a la Sociedad Inmobiliaria Nueva Vía S.A. Esta porción de terreno expropiada es coincidente con el área de modificación parte del Plan Seccional.

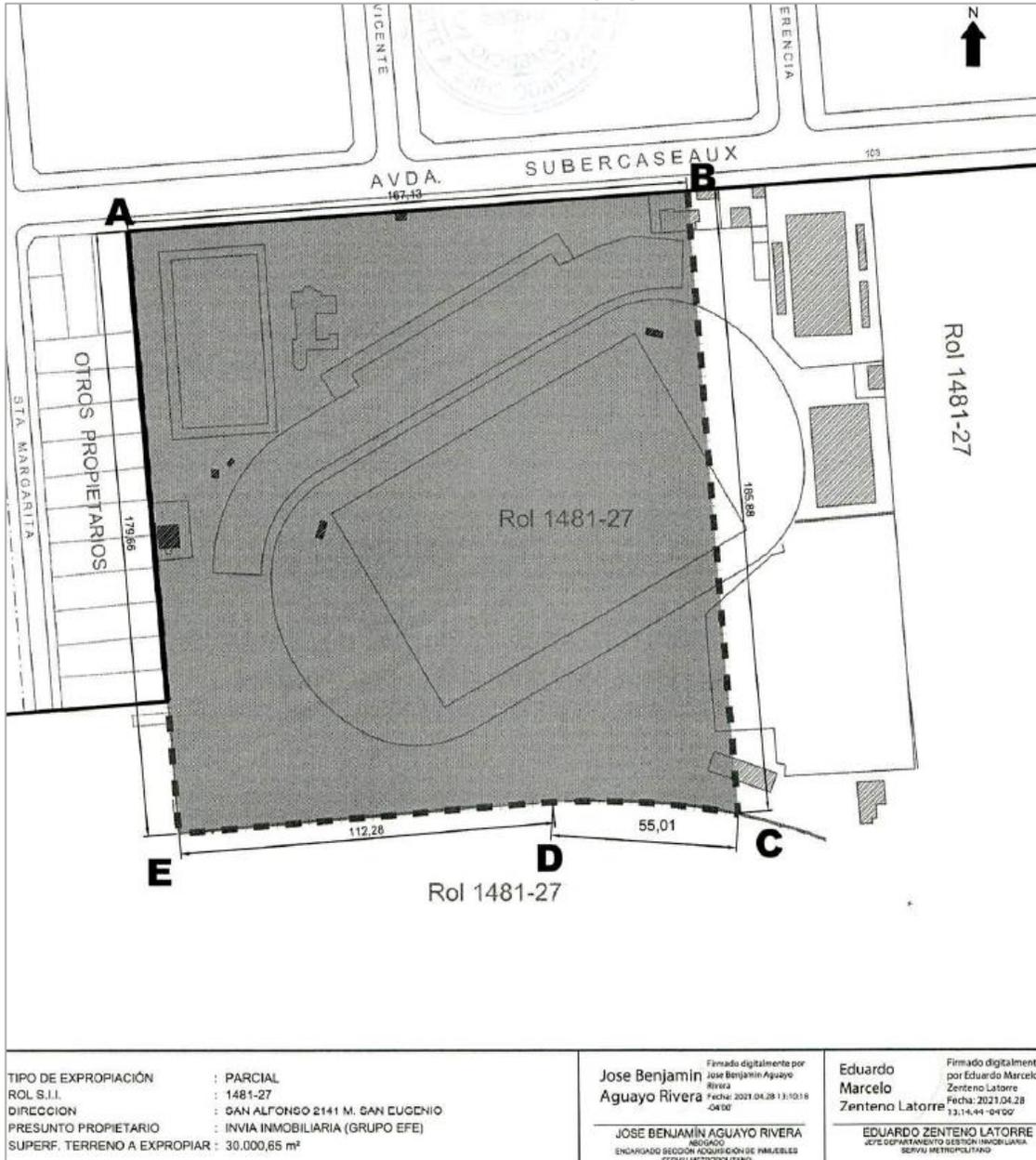
**Ilustración 3: Contexto área a modificar respecto a los terrenos de Grupo EFE**



Fuente: SERVIU RM. 2021

Esta imagen muestra con mayor detalle el área de modificación parte del Plan Seccional. Área que limita con la población El Riel hacia el poniente, hacia el oriente y poniente con el Lote 1 perteneciente al Grupo EFE y hacia el norte se enfrenta con la avenida troncal Ramón Subercaseaux, la cual marca el límite entre la comuna de Estación Central y la comuna de Santiago.

**Ilustración 4: Área de expropiación**



Fuente: Plano de Expropiación, SERVIU RM. Septiembre 2020

## 2 MARCO NORMATIVO VIGENTE

### 2.1 PLAN REGULADOR METROPOLITANO DE SANTIAGO DEL AÑO 1994

Con fecha 04 de noviembre de 1994, entra en vigencia el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), el cual dentro de su regulación abarca los terrenos de la Maestranza San Eugenio, disponiendo en dicha superficie una Zona de Equipamiento Metropolitano o Intercomunal, conforme a las atribuciones que le otorgaba la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) y su Ordenanza General (OGUC) en aquella época.

El artículo 5.2.4.1 de la Ordenanza del PRMS establece que las Zonas de Equipamiento Recreacional y Deportivo “son áreas existentes o proyectadas de propiedad fiscal, municipal o privada, de uso controlado o restringido, destinadas a acoger actividades deportivas y/o espectáculos de concurrencia masiva de público”. Las condiciones del uso se pueden observar en la tabla N°1, no obstante, el artículo dispone que “se podrá destinar a otros usos hasta un 20% de la superficie del predio, siempre que se apruebe una modificación al PRC correspondiente”.

**Tabla 1: Condiciones Uso de Suelo.**

Usos permitidos	Sup. Máxima de ocupación de suelo
Equipamiento recreacional y deportivo	20% de la sup. Total del predio

Fuente: Art. 5.2.4.1. Ordenanza PRMS

Por otro lado, el artículo 8.4.1.1. de la Ordenanza del PRMS establece Fajas de Resguardo de Vías Ferroviarias a los terrenos colindantes con la vía férrea, cuyo ancho es de 20 m a ambos costados, conforme al Artículo 34 de la Ley General de Ferrocarriles, Decreto N° 1157 de fecha 03.08.1993, en las cuales no se podrá efectuar construcciones definitivas, salvo las necesarias para la operación del propio ferrocarril. Por tanto, el deslinde sur tiene una faja de 20 m. en la que se restringe su uso por presencia de la línea de ferrocarril, la cual no puede ser edificada.

*Art. 34 Ley General de Ferrocarriles. En los terrenos colindantes con un ferrocarril y a menos de distancia de veinte metros de la vía, no es permitido:*

*1.o Abrir zanjas, hacer excavaciones, explotar canteras o minas, hacer represas, estanques, pozos o cualquiera otra obra de la misma clase que pueda perjudicar a la solidez de la vía;*

*2.o Construir edificios de paja o de otra materia combustible; y*

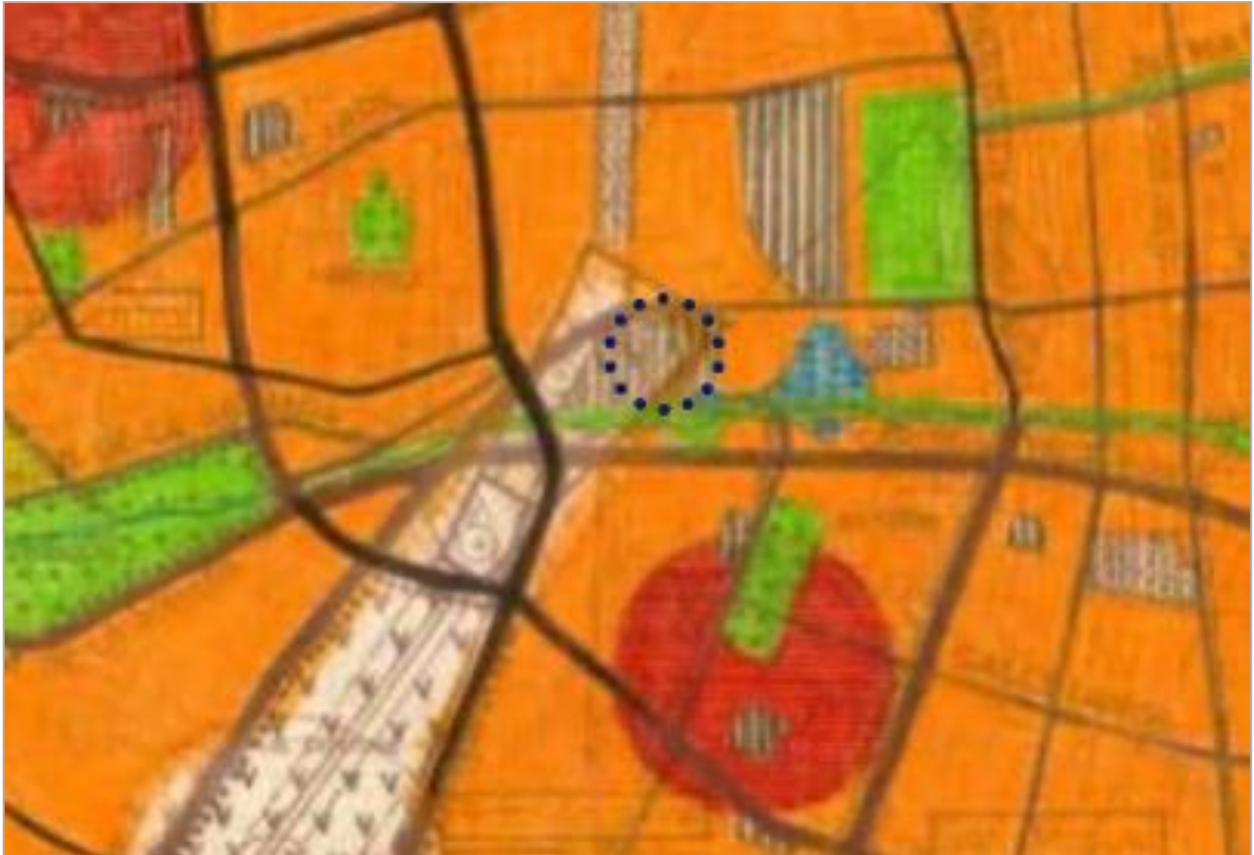
*3.o Hacer depósitos o acopios de materiales inflamables o combustibles.*

*Art. 42 Ley General de Ferrocarriles. La distancia de que se habla en los artículos 34, 35 y 36, se medirá horizontalmente desde el pie de los taludes de terraplenes, desde la arista superior de los cortes y a falta de unos y otros, desde una línea que corra paralela y a metro y medio de distancia del riel exterior.*



Esta zona se caracteriza por ser de uso exclusivo de equipamiento y se encuentra graficada en el plano RM-PRM-92-1A.

**Ilustración 5: Plano RM-PRM-92-1A. PRMS, 1994**



Fuente: SEREMI MINVU RM, 2022

Es importante mencionar que, al mismo tiempo podemos visualizar en el plano RM-PRM-92-1A que el área de modificación del Plan Seccional se encuentra dentro de la Zona de Protección del Aeródromo de Los Cerrillos. Sin embargo, a partir del 15 de febrero del año 2006 y de acuerdo al Decreto N°9 del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Aviación, es derogada la Zona de Protección del Aeródromo de Los Cerrillos y sus radioayudas, establecida en el Decreto Supremo N°146 de fecha 16 de marzo de 1992 del mismo Ministerio, que aprobó el Plano de Protección N° PP-91-01, elaborado por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Por tanto, deja de existir la Zona de Protección del Aeródromo de Los Cerrillos que aplicaba al área de modificación del Plan Seccional.



## 2.2 PLAN REGULADOR COMUNAL DE SANTIAGO DEL AÑO 1939

El 1 de febrero de 1985 se funda la comuna de Estación Central, la que se conforma por la fusión de territorios que hasta ese momento pertenecían a las comunas de Santiago, Maipú y Pudahuel. Asimismo, hereda los instrumentos de planificación vigentes en ese momento en dichos territorios.

En el caso de los terrenos que forman parte de la Maestranza San Eugenio, se encuentran regulados por el Plano de Urbanización, aprobado mediante Decreto N° 3850 de fecha 31.07.1939 y la Ordenanza Local de Edificación para la Comuna de Santiago, aprobada mediante Decreto N° 4716 de fecha 12.09.1939, ambos decretos del Ministerio del Interior y el DS N°245 de fecha 02 de mayo de 1967 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que aprueba el Plano C-139 Plan de Vialidad. Lo anterior debido a que el Municipio de Estación Central, aún no ha aprobado un nuevo Plan Regulador Comunal para su territorio.

Las normas vigentes en el área de la presente modificación, de acuerdo al PRC de Santiago de 1939, corresponden a la **Zona IV** la que define como normas urbanísticas lo siguiente:

**Tabla 2: Normas de la Zona IV del PRC de Santiago del año 1939, vigente en la comuna de Estación Central**

Coeficiente de ocupación de suelo	0,5 (lo establece como 50%)
Distancia mínima a medianeros	3 m.
Sistema de Agrupamiento	Aislado y continuo
Superficie de subdivisión predial mínima	250 m <sup>2</sup> (lo establece como superficie mínima admisible de lote)
Altura mínima y máxima	4 m y 12 m. respectivamente

Fuente: Extraído del documento Ordenanza Local de Edificación para la Comuna de Santiago aprobado por Acuerdo Municipal N°232 de fecha 04-08-1939

Cabe señalar que la Ordenanza Local de Edificación, estructura en el territorio Zonas de Edificación, para las cuales establece las distintas normas urbanísticas para construir, no distinguiendo usos de suelo permitidos o prohibidos específicos. La Ordenanza Local de Edificación solo regula como actividad o destino específico **la industria**, en el Capítulo VIII “De las Zonas Industriales”, donde dispone la clasificación de las industrias, la tramitación de solicitudes de instalación de industrias, la composición de la Comisión de Establecimientos Industriales, la clasificación de las zonas industriales y los límites de las zonas en el territorio comunal. El sector de la Maestranza San Eugenio, se encuentra en la **Zona Industrial A (Primera Clase)**, dentro de la **Zona A1**, ubicada en el sector surponiente de la comuna, para la que la Ordenanza señala:

*“Zona A.-En esta forma se autorizará la instalación de toda clase de industrias.*

*Todo permiso de construcción de habitación que se solicite en esta zona será informado por el Departamento de Obras Municipales, con la observación de que la Zona en que se construirá corresponde a la Zona Industrial (A.) dentro de cuyo perímetro se permite la existencia o nueva instalación de toda clase de industrias peligrosas, insalubres e incómodas y que la construcción de habitación no es recomendable, dejando expresa constancia de lo que antecede y de que interesado construye sabiendo los riesgos a que se expone y declarando que acepta todas las molestias inherentes a las industrias.”*



En este sentido, se puede concluir que está dentro de una zona industrial, pero igualmente se permite la instalación de vivienda.

**Ilustración 6: Área de modificación respecto del Plano de Urbanización PRC de Santiago, 1939.**



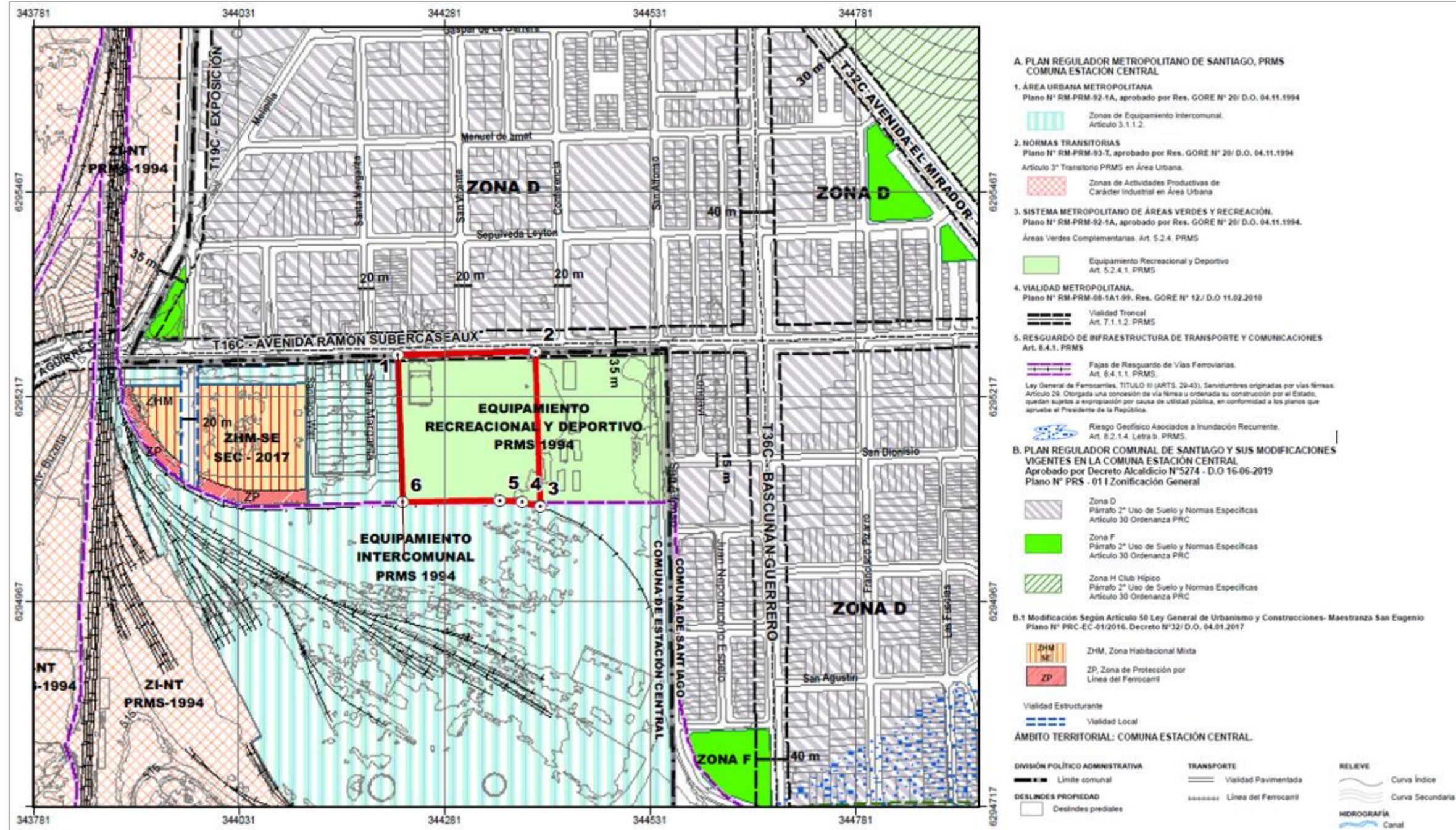
Fuente: Plano de Urbanización PRC de Santiago, 1939

El área sujeta a modificación se encuentra normada por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (Resolución Exenta N°20 publicado en D. O. de fecha 04.11.1994) como Zona de Equipamiento Recreacional y Deportivo, de acuerdo al artículo 5.2.4.1 de su Ordenanza. Sin embargo, en la actualidad los Planes Intercomunales y Metropolitanos no tienen la atribución de regular el equipamiento, desde la modificación del artículo 2.1.7. de la OGUC mediante D.S. 10 - D.O. 23.05.09; sino que ésta fue traspasada a los instrumentos de planificación territorial locales, es decir, a los Planes Reguladores Comunales y a los Planes Seccionales. Por tal motivo, al revisar los antecedentes técnicos para realizar un Plan Seccional en la Zona de Remodelación en el territorio en análisis se concluyó que la propuesta de Plan Seccional puede plantear nuevas normas que permitan cumplir el objetivo de remodelación urbana en el sector, ya que en este caso la propuesta no tendría la obligación de incluir las normas definidas por el PRMS del año 1994, pudiendo entonces introducir otros usos de suelo, como el residencial, en esta nueva normativa.

Por lo tanto, la normativa que regula el área sujeta a modificación, presenta limitaciones normativas para el desarrollo y materialización de proyectos habitacionales, objetivo específico de esta modificación para lograr su renovación, y para ello, se requiere establecer nuevas normas urbanísticas que otorguen cabida a las viviendas que serán construidas en el marco de programas habitacionales desarrollados por el MINVU, que permitan reducir el déficit habitacional, fortalecer la integración social urbana en espacios de usos mixtos, revertir las condiciones de segregación y/o marginalidad social urbana, además de, garantizar el acceso equitativo a los bienes públicos urbanos.



Ilustración 7: Plano Catastro Urbano N°1, Normativo.



Fuente: SEREMI MINVU RM.20

### 3 CONTEXTO URBANO

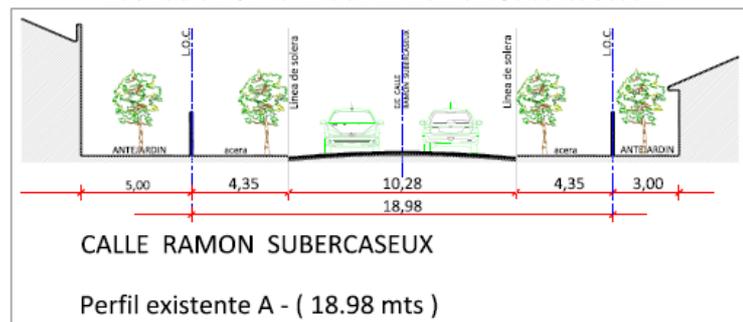
#### 3.1 CONECTIVIDAD DEL SECTOR

El área de modificación del Plan Seccional enfrenta la calle Ramón Subercaseaux, vía existente que en la actualidad tiene un ancho de 18,98 m entre líneas oficiales aproximadamente. Esta es una vía que conecta el área de modificación con la ciudad hacia el poniente al empalmarse con las vías Pedro Aguirre Cerda y hacia el oriente al luego convertirse en el eje Avda. Gral. Rondizzoni-Nuble.

Hacia el poniente del área de modificación se encuentra la calle Santa Margarita, vía existente de un ancho entre líneas oficiales de 11,9 m. aprox. esta es una calle de carácter local que le da al predio una conexión lateral, hacia la vía principal Ramón Subercaseaux.

Otras vías importantes en el sector, son la calle Exposición, vía existente, que tiene dirección norte-sur desde la Alameda Bernardo O'Higgins y termina en calle Ramón Subercaseaux. La calle San Alfonso, vía existente de un ancho entre líneas oficiales de 20 m. aprox. que también tiene flujos vehiculares con dirección norte sur, la cual parte su trazado desde la Alameda, sigue al sur cruzando también Av. Almirante Blanco Encalada y luego conecta hacia el sur intersectando luego con la Av. Isabel Riquelme, Av. Carlos Valdovinos, las laque posteriormente conectan con otras importantes vías troncales y expresas de la ciudad.

**Ilustración 8: Perfil de Av. Ramón Subercaseaux**



Fuente: Plan Maestro Maestranza San Eugenio. SERVIU Metropolitano. 2016

**Ilustración 9: Av. Ramón Subercaseaux**



Fuente: Seremi MINVU RM, 2021

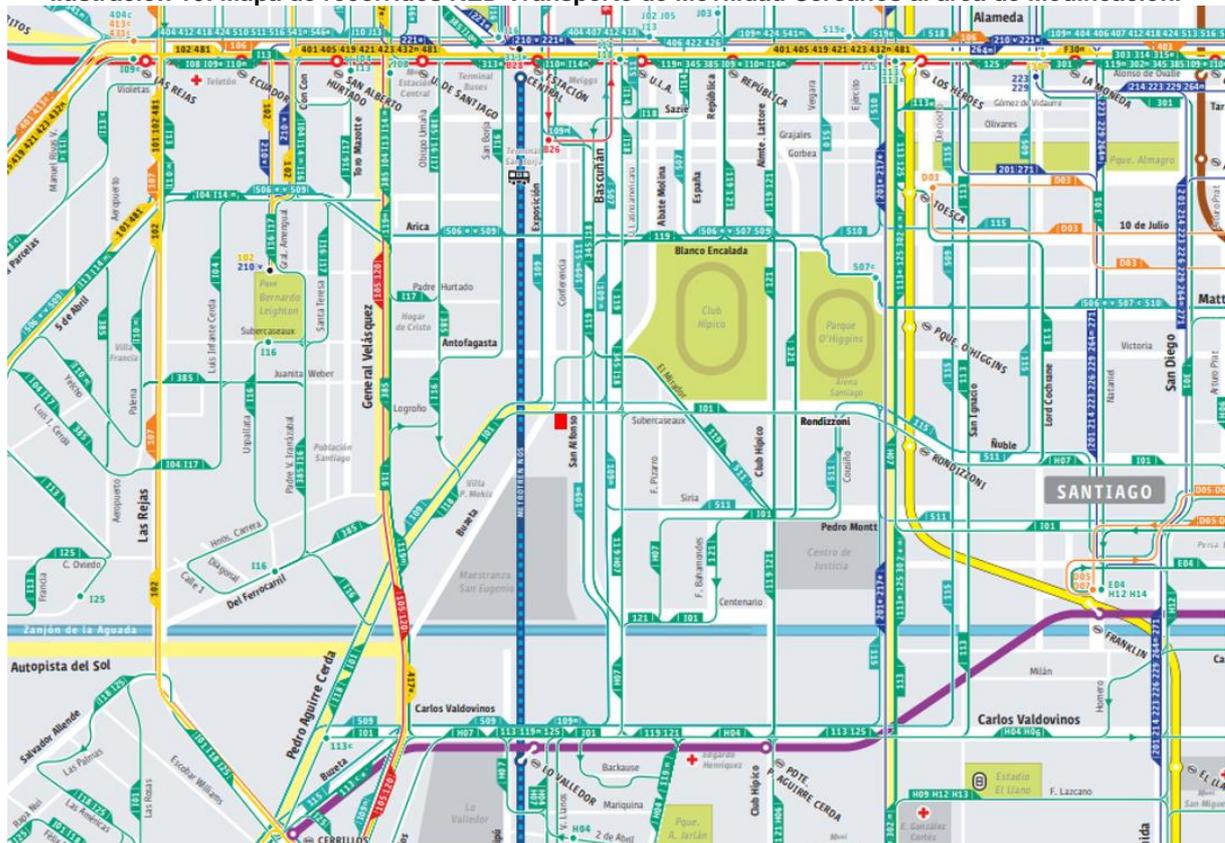
### 3.1.1 Transporte Público

Las vías que tienen asociadas recorridos del Transantiago, son Av. Exposición con recorridos que vienen desde la Alameda Bernardo O'Higgins y van hacia la comuna de Maipú (hacia la zona poniente de la ciudad), estos son el N° 109 que viene desde la comuna de Renca y el N°109n que viene desde el parque Quinta Normal y va hacia la comuna de Maipú.

La otra calle corresponde a la Av. Ramón Subercaseaux donde circulan los recorridos 109 y 109n, que vienen de la comuna de Maipú y van hacia la comuna de Renca el N°109 (hacia la zona norte de la ciudad) y el N°109n que llega hasta la estación del metro Quinta Normal (línea 5). El recorrido N° 118 que viene desde la comuna de Maipú- Cerrillos y se dirige a la línea 1 del metro a la estación Unión Latino Americana (ULA); y el recorrido N° 101 que viene desde la comuna de Maipú- Cerrillos y se dirige hacia el Hospital San Borja Arriarán, pasando previamente por la estación Rondizzoni de la Línea 2 del metro y la autopista Central.

Es importante mencionar que, a través de estos recorridos, el área de modificación, se conecta con las líneas 1, 2 y 6 del Metro de Santiago, como también se conecta con el Metrotren en la Estación Central y los Terminales de buses interregionales en el mismo sector hacia la Alameda Bernardo O'Higgins.

**Ilustración 10: Mapa de recorridos RED Transporte de Movilidad Cercanos al área de Modificación.**



Fuente: <https://www.red.cl/> versión marzo 2022.

## 3.2 USOS DE SUELO EXISTENTES

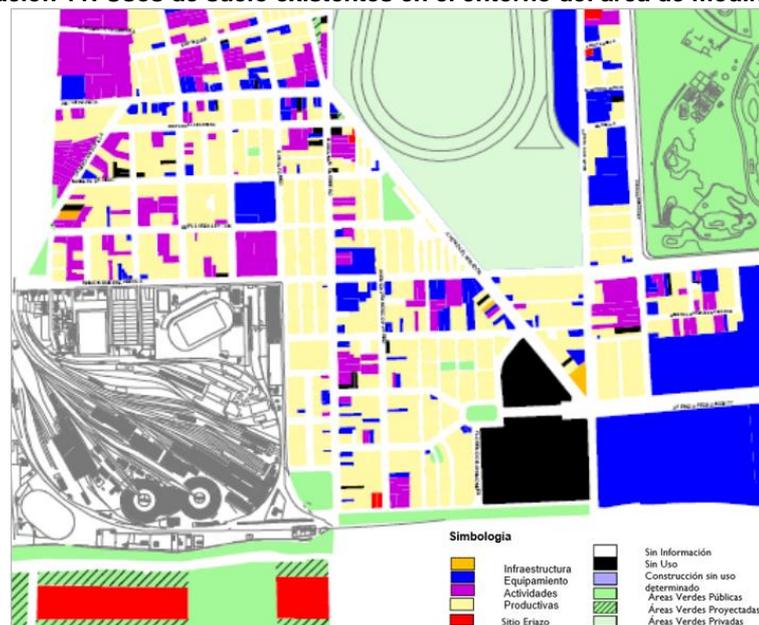
### 3.2.1 Usos de Suelo en el área y su entorno

Antes de definir los usos de suelo en el área de la modificación y en el entorno donde se emplaza el Plan Seccional, es importante explicar el origen de dichos usos. Los usos que hoy podemos encontrar en el área y su entorno responden a un proceso de consolidación a raíz del auge de la industria del ferrocarril (desde mediados del siglo XIX y hasta mediados del siglo XX) como uno de los focos más importantes de crecimiento para Chile, tanto espacial como económico<sup>2</sup>. Con ello, las principales estaciones, como por ejemplo Estación Central en Santiago o la estación Barón en Valparaíso, se convirtieron en verdaderos centros urbanos, aportando al crecimiento de la ciudad, facilitando el comercio y el transporte.

Es así como las maestranzas ferroviarias, y en nuestro caso la Maestranza San Eugenio, fueron, en su tiempo, tanto el foco de crecimiento de la línea del tren a lo largo del país (se generaban recorridos a partir de la maestranza debido a la necesidad de una conexión directa con sus estructuras) como también un foco de población, construyendo en varios casos pueblos obreros alrededor de las maestranzas, en donde vivían sus trabajadores y sus familias, y construyendo equipamientos de carácter deportivo y recreacional.

Consecuencia de ello, y dado el poco cambio que ha sufrido este sector, hemos podido observar en el entorno del área de modificación del Plan Seccional la existencia principalmente de tres usos de suelo: residencial del tipo vivienda, equipamiento del tipo comercio menor y actividades productivas del tipo bodega, depósito de buses y talleres de mantención del ferrocarril.

**Ilustración 11: Usos de suelo existentes en el entorno del área de modificación.**



Fuente: Proyecto Maestranza San Eugenio – SERVIU Metropolitano- 2015

<sup>2</sup> Ross, A. (1892). "Memoria sobre los Ferrocarriles de Chile".

### Uso Residencial:

El uso de suelo residencial, en particular la vivienda, se localiza alrededor del área de modificación. Podemos distinguir al poniente la Población El Riel, antiguo conjunto de viviendas de un piso con sistema de agrupamiento continuo, destinadas en su origen a trabajadores de la empresa de FFCC. Al norte, en la comuna de Santiago, se ubica la población San Eugenio, que también tiene viviendas de un piso con sistema de agrupamiento continuo.

**Ilustración 12: Viviendas del contexto inmediato.**



Fuente: Seremi MINVU RM, 2021

**Ilustración 13: Conjuntos de viviendas existentes en entorno.**



Fuente: Seremi MINVU RM, 2022

Estas antiguas poblaciones obreras ligadas a la Maestranza San Eugenio se encuentran categorizadas en el Texto Refundido de la Ordenanza Local del PRC de Santiago de 2019, y a su Plano Vigente No Oficial 02 H de Zonificación Especial, definiéndose como Sector Especial D8 donde se encuentra la Población Nueva Maestranza y la Zona de Conservación Histórica D7, donde se localizan los siguientes Inmuebles de Conservación Histórica cercanos al área de modificación:

**Tabla 3: ICH en la zona D7**

919	Ex Central de Leche. Ubicación Manuel Amat 2902 al 2908
921	Población San Eugenio 2 Conjunto delimitado por las calles Manuel de Amat, San Alfonso, San Dionisio y Bascuñán Guerrero.
924	Conjunto Hermanos Carrera Delimitado por las calles San Dionisio, Bascuñán Guerrero, Concha Castillo y San Alfonso.
927	Población San Eugenio 1 Delimitado por las calles Concha Castillo, Bascuñán Guerrero, Arzobispo Valenzuela y San Alfonso.

Fuente: Texto Refundido de la Ordenanza Local del PRC de Santiago, 2019

**Ilustración 14: Plano Zonificación Especial.**



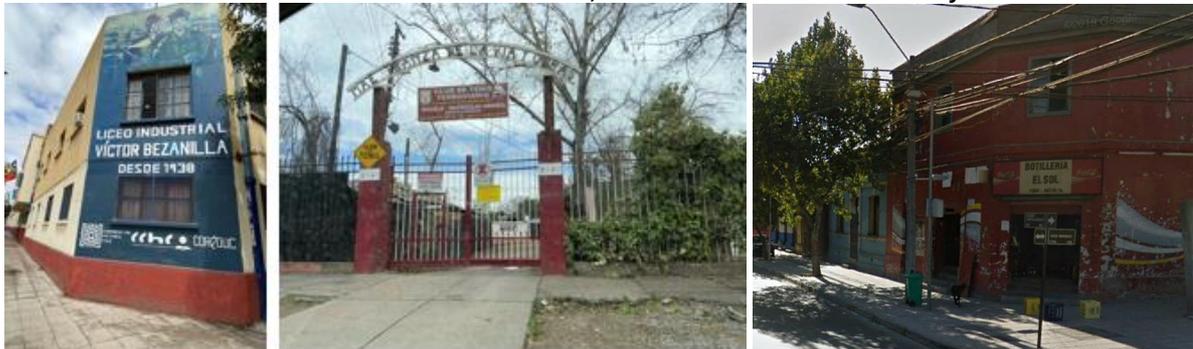
Fuente: Plano Vigente No Oficial 02 H de Zonificación Especial, 2019

### Uso Equipamiento:

El equipamiento que se observa en el área de modificación del Plan Seccional, corresponde a uno de escala básica, como pequeños comercios como venta de comida y almacenes, plazas y espacios deportivos asociados a los loteos de vivienda existentes. También podemos distinguir el equipamiento educacional, como el Liceo Industrial Víctor Bezanilla y equipamiento de carácter cultural como la Fundación Feman.

Cabe señalar que, en el área de modificación del Plan Seccional se encontraba ubicado el Estadio de Ferrocarriles San Eugenio, recinto parte del Centro Deportivo que, si bien ya no existe como tal, sus dependencias se encuentran en comodato a 3 entidades: El Club Deportivo Ferroviarios de Chile, El Club de Tenis Ferroviario y la Usach, que utilizaba la cancha de hockey-patín ubicada en el costado oriente del área de modificación.

**Ilustración 15: Liceo Industrial Víctor Bezanilla, Canchas de Tenis Ferroviario y comercio local.**



Fuente: Seremi MINVU RM, 2022

### Uso Actividades Productivas

Las actividades productivas que podemos encontrar en el área de la modificación del Plan Seccional son del tipo bodegaje, logística, talleres mecánicos, aparcamiento de autos, camiones y buses, y talleres de mantención del ferrocarril.

**Ilustración 16: Terminal de Buses y bodegas del sector.**



Fuente: Seremi MINVU RM, 2022

Al sur del área de modificación, se localiza la Maestranza San Eugenio, es la única que queda en funcionamiento en el sistema de ferrocarriles actual en la ciudad. En ésta se desarrollan actividades industriales inofensivas, relacionadas con el mantenimiento de ferrocarriles, tareas que se llevan a cabo en la zona reconocida como sector de tornamesas (patrimonio histórico) y en el área donde se ubica el proyecto “Siglo XXI”, lugar donde se encuentran ubicados sus talleres. En el sector oriente del área de modificación encontramos las actividades como bodegaje, aparcamiento de camiones, y un Terminal de Buses Troncales de la zona norte de Santiago, Patio San Alfonso de Subus, que enfrenta la calle Ramón Subercaseaux y colinda con el área de modificación.

**Ilustración 17: Talleres y Tornamesas de la Maestranza San Eugenio**



Fuente: <https://trenes.online/>

**Ilustración 18: Actividades productivas cercanas al área de modificación.**



Fuente: Elaboración propia en base a imagen Google Earth, 2022. SEREMI MINVU RM.

### 3.3 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El área de modificación del Plan Seccional formaba parte de los terrenos del Grupo EFE (Empresa de Ferrocarriles del Estado), de la Maestranza San Eugenio. La importancia de ella radica en que sus instalaciones fueron uno de los principales factores para la expansión territorial de la ciudad de Santiago durante el siglo XX, sirviendo como estructura de soporte para el ferrocarril de circunvalación de la ciudad, otorgándole acceso al desarrollo del transporte y de la infraestructura ferroviaria.

Su espacialidad permitió el origen del barrio San Eugenio, ubicado al norte y oriente de la maestranza, en el cual habitaban los trabajadores de la maestranza junto con sus familias, y cuyas vidas orbitaban en torno al ferrocarril. El año 2007 la maestranza fue declarada Monumento Nacional en la categoría de Zona Típica, y sus edificaciones principales (dos casas de máquinas, dos tornamesas, dos bodegas, un taller y una chimenea industrial) fueron declaradas Monumento Histórico Nacional, con el fin de conservarlas y recuperar su valor histórico.

En el área de modificación del Plan Seccional estaba el Estadio Ferroviario "Hugo Arqueros Rodríguez", también conocido como Estadio San Eugenio, en la Av. Ramón Subercaseaux 3060. Inicialmente planificado por la Empresa de Ferrocarriles del Estado para su comunidad de trabajadores, el complejo deportivo, cuya construcción constaría de tres etapas (de las cuales sólo se llevarían a cabo una y media), se inaugura en 1941, contando inicialmente con una piscina, un casino y una gradería<sup>3</sup>. La segunda etapa consistiría en la construcción del estadio, en 1952, con una capacidad aproximada de 31.000 espectadores, lo que lo convertiría en uno de los estadios más importantes de Santiago en aquella época (junto con el Estadio Nacional y el Estadio Santa Laura).

Al igual que en la maestranza, la falta de financiamiento por parte de EFE y de los clubes deportivos lleva a que durante la década de 1970 comience un proceso de deterioro y obsolescencia para sus instalaciones. En la década de 1980, fue ocupado por militares y en 1984 es abandonado de forma total. Sumado a esto, entre 1980 y 1985 el estadio sufrió varios incendios, que hicieron desaparecer la mayor parte de las gradas, reduciendo su capacidad a 1.200 espectadores. Durante las últimas décadas ha habido varios intentos por restaurar el estadio, debido en parte al crecimiento de la ciudad y las nuevas oportunidades que ofrece el terreno (ubicación estratégica y cercanía con la línea 6 del metro). Finalmente, el estadio es demolido completamente en 2012.

**Ilustración 19: Estadio Ferroviario. Vista desde Av. Ramón Subercaseaux.**



Fuente: <http://www.metapoli.cl/revista/estadio.htm>

<sup>3</sup> Rojas, Luis. 2009. "Estadio San Eugenio, hacia una nueva responsabilidad política - Metapoli.Net". Metapoli.Cl. <https://www.metapoli.cl/revista/estadio.htm>.

**Ilustración 20: Frontis del Estadio Ferroviario y su proceso de demolición año 2012.**



Fuente: Museo de la Memoria.

### 3.4 DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL

En la actualidad, el área de modificación del Plan Seccional se encuentra por una parte en estado de abandono, luego del desuso de las dependencias y la posterior demolición del estadio. Otra parte del área de modificación está siendo ocupada como lugar de aparcamiento de autos y camiones.

**Ilustración 21: Usos actuales del área de modificación.**



Fuente: Seremi MINVU RM, 2022

## 4 PROPUESTA URBANA

### 4.1 ATRIBUTOS DEL ÁREA DEL PLAN SECCIONAL

El área de modificación del Plan Seccional contiene un gran potencial urbano en cuanto a su ubicación en el área urbana, contar con buena conectividad vial y oferta de transporte público, disponibilidad de equipamiento variado en el entorno, factibilidad sanitaria, entre otros; permitiendo fomentar así la integración social y el acceso equitativo a los bienes públicos.

Es por ello que, tomando estos atributos urbanos, resulta factible proponer una normativa que permita el desarrollo de conjuntos de viviendas de calidad y coherente con las edificaciones y usos de suelo existentes en el entorno, integrando el predio a la trama urbana y revitalizando este sector antiguo y subutilizado de la ciudad.

### 4.2 JUSTIFICACIÓN PARA LA APLICACIÓN DEL PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN

*“El Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), tiene como mandato recuperar la ciudad, poniendo en el centro de su misión la integración social, avanzando hacia una calidad de vida urbana y habitacional, que responda no solo a las nuevas necesidades y demandas de los chilenos, sino también al compromiso con la sostenibilidad de la inversión pública, el medioambiente y la economía del país, con foco en la calidad de vida de las personas más vulnerables, pero también de los sectores medios.”<sup>4</sup>*

Ante el sostenido aumento del déficit habitaciones y la proliferación de campamentos a lo largo de todo Chile, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), asumió el propósito de promover la construcción de viviendas con integración social y atender la alta segregación urbana.

Con este fin mayor, SERVIU Metropolitano, por medio del Ord. N°2868 de fecha 23 de agosto de 2021 solicitó *“la tramitación de una Plan Seccional que defina una Zona de Remodelación para el terreno ubicado en calle San Alfonso N°2141, comuna de Estación Central para fines habitacionales... Lo anterior, para permitir un adecuado uso habitacional y condiciones técnico urbanísticas acordes, que permitan un desarrollo armónico del inmueble, y dar solución a familias vulnerables de la Región Metropolitana.”*

El Artículo 72 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, es una norma que permite que las Secretarías Regionales de Vivienda y Urbanismo, en determinados casos, puedan fijar por oficio Zonas de Remodelación, debiendo elaborarse un Plan Seccional del área escogida, donde se determinen nuevas características, como por ejemplo usos de suelo, trazados viales, densidad, entre otros.

<sup>4</sup> <https://www.minvu.gob.cl/sobre-minvu/mision-ministerial/>

#### **4.3 OBJETIVO DEL PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN SECTOR MAESTRANZA SAN EUGENIO 2**

El objetivo del Plan Seccional es fomentar un proceso de renovación urbana mediante el establecimiento de nuevas normas urbanísticas que otorguen cabida a viviendas que serán construidas en el marco de programas habitacionales desarrollados por el MINVU, aprovechando los atributos urbanos en cuanto a localización, accesibilidad y oferta de equipamiento, fomentando así la integración social.

#### **4.4 PROPUESTA PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN SECTOR MAESTRANZA SAN EUGENIO**

La propuesta de zonificación del Plan Seccional, propone incorporar los usos de suelo que caracterizó al sector en sus orígenes, complementario a la Maestranza San Eugenio, entregando vivienda y equipamiento a sus obreros y sus respectivas familias. De esta forma, proponemos revitalizar el sector incorporando el área de modificación del Plan Seccional a la trama urbana existente relevando el uso de suelo residencial junto al uso equipamiento.

En lo específico, cabe mencionar que, en una primera instancia, la propuesta del Plan Seccional planteaba en la zona de uso preferentemente residencial, una altura y densidad que permitía aumentar la cabida de viviendas. Además, esta misma zona restringía los equipamientos como permitidos acotándolos a los específicamente complementarios al uso residencial. Por otra parte, en la zonificación de protección por línea del ferrocarril planteaba un uso exclusivamente vial. Sin embargo, esta posibilidad quedó desestimada al vislumbrar un posible impacto en el entorno directo producto de la posible materialización de su cabida máxima, y con ello, debía aumentar la superficie de equipamientos y área verde, y quizás requiriendo otro carácter y escala. Y finalmente, sin llegar a aumentar la suficiencia de equipamiento y área verde del sector.

Así, el Plan Seccional, define las siguientes Zonas:

**Tabla 4: Propuesta de Zonificación**

<b>ZONA ZHM</b>	<b>ZONA HABITACIONAL MIXTA</b>
<b>ZONA ZP</b>	<b>ZONA PROTECCIÓN POR LÍNEA DEL FERROCARRIL</b>

**ZONA HABITACIONAL MIXTA – zona ZHM**

<b>USOS DE SUELO</b>		
Usos de Suelo Permitidos	Residencial, solo Vivienda Equipamiento: Esparcimiento, Deporte, Educación, Culto y Cultura, Científico, Social, Salud, Seguridad, Servicios y Comercio. Áreas Verdes. Espacio Público	
Usos Prohibidos	Todos los no indicados como permitidos	
	Equipamiento Comercial	Restaurantes, fuentes de soda, bares, discotecas, ferias.
	Equipamiento Esparcimiento	Casino, Juegos electrónicos o mecánicos.
	Actividades productivas calificadas como inofensivas, molestas, peligrosas, insalubres o contaminantes.	
	Infraestructura	

**NORMAS URBANÍSTICAS**

Superficie de Subdivisión Predial Mínima	300 m <sup>2</sup>
Coficiente de Ocupación de Suelo	0,4
Coficiente de Constructibilidad	2
Densidad máxima	700 hab/ha
Altura Máxima de la Edificación (m)	24 m
Sistema de Agrupamiento	Aislado, pareado y continuo
Rasante	70°
Distanciamiento a medianero	OGUC

**ZONA DE PROTECCIÓN POR LÍNEA DEL FERROCARRIL – zona ZP**

<b>USOS DE SUELO</b>	
Usos de Suelo Permitidos	Áreas verdes Vialidad

