

PLAN SECCIONAL
DAMERO FUNDACIONAL
RANCAGUA.

MEMORIA
PARA INFORME AMBIENTAL

DICIEMBRE 2021

TABLA DE CONTENIDOS

I.-	PRESENTACIÓN	1
CAPITULO I CATASTRO DE LA SITUACIÓN EXISTENTE		2
I.-	CARACTERÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN.....	2
I.1	Agrupamiento	2
I.2	Alturas	4
I.3	Uso del suelo.....	5
II.-	CARACTERÍSTICAS DEL ESPACIO PÚBLICO.....	10
III.-	CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS	15
IV.-	ANTECEDENTES DE PROYECTOS DE INVERSIÓN.....	19
IV.1	Par vial San Martín-Rubio-Lastarria:.....	20
IV.2	Paseos peatonales y semipeatonales en el casco histórico:.....	21
IV.3	Parque La Marina – Portal Regional:	22
IV.4	Plan Urbano Estratégico Barrio Estación-Rancagua,.....	22
V.-	CATASTRO ELEMENTOS DE VALOR PATRIMONIAL	24
V.1	Elementos protegidos por la Ley de Monumentos Nacionales	24
V.2	Zonas y/o Inmuebles de Conservación Histórica de PRC vigente.....	27
V.3	Edificios dotados de valores culturales	28
V.4	Escenarios de actividades identitarias en el centro de Rancagua.....	30
V.5	Espacios de uso público de valor cultural	31
V.6	Conjuntos urbanos de valor	32
CAPITULO II MEMORIA EXPLICATIVA DEL PLAN SECCIONAL		36
I.-	PLAN REGULADOR COMUNAL VIGENTE	36
I.1	Modificaciones y normas vigentes	36
I.2	Usos de suelo y condiciones urbanísticas	38
I.3	Ordenanzas locales	43
II.-	SINTESIS DE DIAGNÓSTICO	44
II.1	Diagnóstico ambiental	44
II.2	Diagnóstico participativo	45
II.3	Síntesis integrada	48
II.4	Conflictos y oportunidades centrales	52
III.-	IMAGEN OBJETIVO	54
III.1	Visión de desarrollo del Plan Integral de Revitalización	54
III.2	Objetivos específicos del Plan Seccional.....	55
III.3	Alternativas de estructuración.....	56
III.4	Opción preferente	69

IV.- EL PLAN SECCIONAL.....	73
IV.1 LIMITE DEL PLAN SECCIONAL	73
IV.2 ESPACIO LIBRE	75
IV.3 ZONIFICACIÓN.....	81
IV.4 NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN SECCIONAL	89
IV.5 USOS DE SUELO	97
IV.6 ÁREAS PLANOS DE DETALLE	98

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Área del Plan Seccional	1
Figura 2 Sistemas de agrupamiento	2
Figura 3 Edificaciones aisladas en eje vial Campos	3
Figura 4 Edificaciones continuas en el área de estudio.....	3
Figura 5 Edificaciones adosadas	4
Figura 6 Edificaciones en eje vial Germán Riesgo	4
Figura 7 Edificación con 22 pisos.....	4
Figura 8 Altura de edificación.....	5
Figura 9 Usos de suelo: Actividades predominantes del predio	6
Figura 10 Usos de suelo: Superficies prediales	7
Figura 11 Usos de suelo: Ocupación del predio	8
Figura 12 Usos de suelo: Predios subocupados.....	9
Figura 13 Áreas verdes y BNUP – Condición de uso	10
Figura 14 Áreas verdes – Estado de mantenimiento	11
Figura 15 Transporte público.	12
Figura 16 Red de ciclovías y bici-estacionamientos.	13
Figura 17 Paseos peatonales.....	14
Figura 18 Promedio demográfico por manzana	15
Figura 19 Permisos de edificación 2015-2019 por solicitud.....	16
Figura 20 Permisos de edificación por año	17
Figura 21 Oferta inmobiliaria del sector	18
Figura 22 Proyectos dentro del área de estudio	19
Figura 23 Imágenes de referencia del proyecto.....	20
Figura 24 Ejes peatonales a intervenir	21
Figura 25 Imagen Referencial Parque La Marina	22
Figura 26 Proyectos PUE Barrio Estación Rancagua.....	23
Figura 27 Zonas Patrimoniales PRC Vigente.....	28
Figura 28 Elementos de alto valor cultural	35
Figura 29 Área de modificación N°22.....	39
Figura 30 Zonificación PRC vigente en área de estudio	41
Figura 31 Esquema general de la Modificación N° 21 del Plan Regulador Comunal de Rancagua.	42
Figuras 32 Creación y fortalecimiento Corredores Urbanos Av. Miguel Ramírez y Carretera El Cobre ...	43
Figura 33 Síntesis de diagnóstico participativo	47
Figura 34 Conclusiones por área temática.....	48
Figura 35 Esquema de la visión de desarrollo	55
Figura 36 Esquema alternativa de corredores	56
Figura 37 Esquema alternativa de microbarrios.....	56
Figura 38 Esquema alternativa focalizada	56
Figura 39 Alternativa de Corredores componente movilidad.....	59
Figura 40 Alternativa de Corredores componente áreas verdes	60
Figura 41 Alternativa de Corredores componente repoblamiento	61
Figura 42 Alternativa de Corredores componente usos.....	61

Figura 43 Alternativa de microbarrios componente movilidad	62
Figura 44 Alternativa de microbarrios componente áreas verdes.....	63
Figura 45 Alternativa de microbarrios componente repoblamiento	64
Figura 46 Alternativa de microbarrios componente usos	65
Figura 47 Alternativa focalizada componente movilidad.....	66
Figura 48 Alternativa de focalizada componente áreas verdes	67
Figura 49 Alternativa de focalizada componente repoblamiento	67
Figura 50 Alternativa de focalizada componente usos	68
Figura 51 Alternativa de componente movilidad priorizada	69
Figura 52 Alternativa de componentes movilidad y áreas verdes priorizada.....	70
Figura 53 Alternativa de componente repoblamiento ajustada a movilidad y áreas verdes.....	70
Figura 54 Alternativa combinada de componente usos	71
Figura 55 Criterios para incentivos y altura de acuerdo a vía pública	72
Figura 56 Área de restricción para nuevos edificios destinados a estacionamiento	72
Figura 57 Áreas para actividades productivas	73
Figura 58 Límites del Plan Seccional	75
Figura 59 Ensanches y Aperturas	76
Figura 60 Esquema de Calle exclusiva Tte. Público	77
Figura 61 Esquema de Pista preferente.....	78
Figura 62 Esquema de Calle compartida	78
Figura 63 Esquema de Área con restricción	78
Figura 64 Categorización por tipo de movilidad.....	79
Figura 65 Áreas Verdes y Corredores.....	80
Figura 66 Esquema de Corredor verde.....	81
Figura 67 Zonas Patrimoniales	82
Figura 68 Zonas de Equipamientos	84
Figura 69 Zonas Residenciales	86
Figura 70 Zonas de Actividad Productiva y Nodos	88
Figura 71 Zonas con acceso a incentivo.....	93
Figura 72 Perfil mínimo con y sin incentivo en EQ SR	95
Figura 73 Perfil mínimo con y sin incentivo en EQ S, RA, RB	95
Figura 74 Perfil mínimo con y sin incentivo en EQ CR	96
Figura 75 Perfil mínimo con y sin incentivo en RC	96
Figura 76 Polígonos de Planos de Detalle	98

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Monumentos Nacionales del área de estudio	24
Cuadro 2 Instrumentos normativos vigentes.....	36
Cuadro 3 Condiciones urbanísticas vigentes	40
Cuadro 4 Síntesis FODA	49
Cuadro 5 Objetivos del Plan Seccional.....	55
Cuadro 6 Rangos de altura y densidades acordados	71
Cuadro 7 Descripción de la poligonal de aplicación del Plan Seccional.....	74
Cuadro 8 Justificación de zonas patrimoniales	82
Cuadro 9 Justificación de zona de equipamiento regional.....	83
Cuadro 10 Justificación de zonas de equipamiento.....	84
Cuadro 11 Justificación de zonas residenciales centrales.....	85
Cuadro 12 Justificación de zonas residenciales sector estación y sur	87
Cuadro 13 Justificación de zonas de actividad productiva	87
Cuadro 14 Justificación de nodos	87
Cuadro 15 Definiciones marco legal	89
Cuadro 16 Condiciones urbanísticas base.....	91
Cuadro 17 Condiciones Urbanísticas con incentivo.....	94
Cuadro 18 Usos de suelo	97

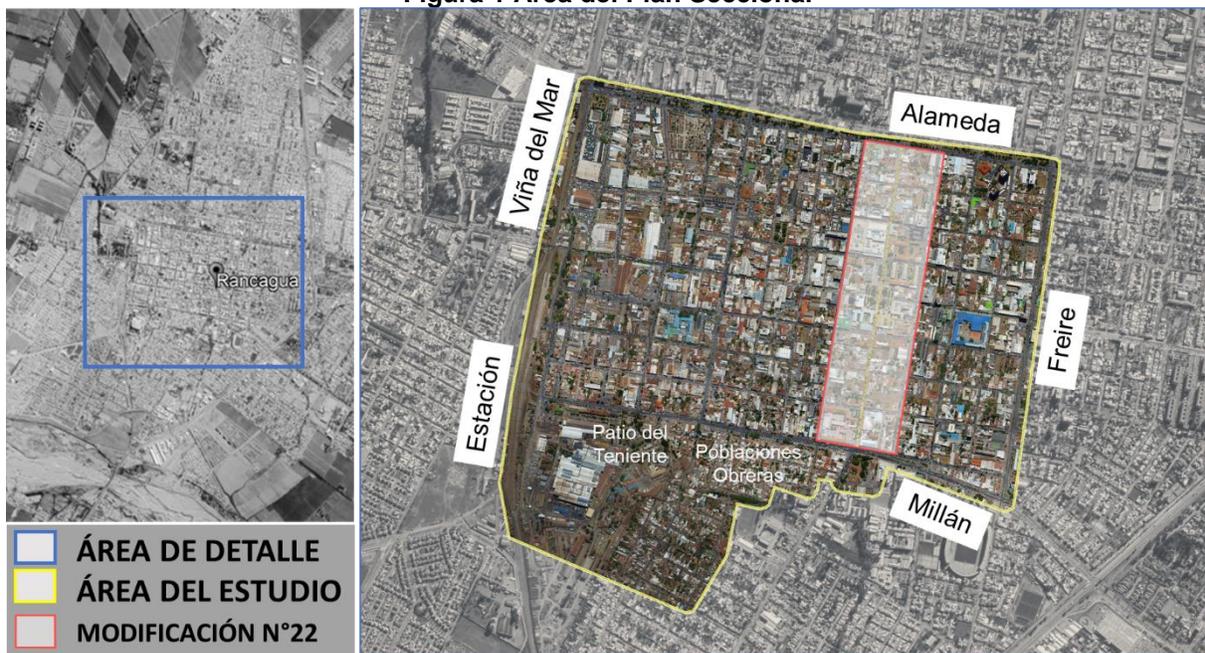
I.- PRESENTACIÓN

El presente documento del Plan Seccional sustenta la propuesta normativa para establecer una política de renovación del área de estudio, de acuerdo a lo señalado en el Artículo 72° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) y a los Artículos 2.1.15 y 2.1.39. de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC). Sus contenidos y alcances se basan en la Circular DDU 315 que imparte instrucciones sobre la aplicación del cuerpo normativo citado.

Este Plan Seccional desarrolla los contenidos para la intervención del damero fundacional y del sector céntrico de Rancagua. Se enfoca en propuestas múltiples, indicativas y vinculantes, que tienen como objetivo central establecer líneas de acción para la renovación urbana, social y económica orientadas a revertir el proceso de deterioro del centro, a través de la incorporación de los principios planteados por la Política Nacional de Desarrollo Urbano, sobre Identidad, Resiliencia y Participación, y considerando las herramientas de gestión y planificación territorial existentes en nuestra legislación urbana.

El área del Estudio corresponde al polígono comprendido por las calles Bernardo O'Higgins, Ramón Freire, Millán, límite imaginario Monumento Histórico casa ubicada en calle Millán S/N°, esquina de Avenida Cachapoal (Casa de la Cultura Rancagua), calle Palominos, Campos, Unión Obrera, Astorga, Molina, Bueras, Avenida las Torres y línea férrea. Este Plan se aplicará en el damero fundacional, el barrio estación, el complejo industrial Patio del Teniente y las poblaciones obreras y excluye a las manzanas del eje histórico, con modificación reciente de su norma urbanística. como se grafica en la figura.

Figura 1 Área del Plan Seccional



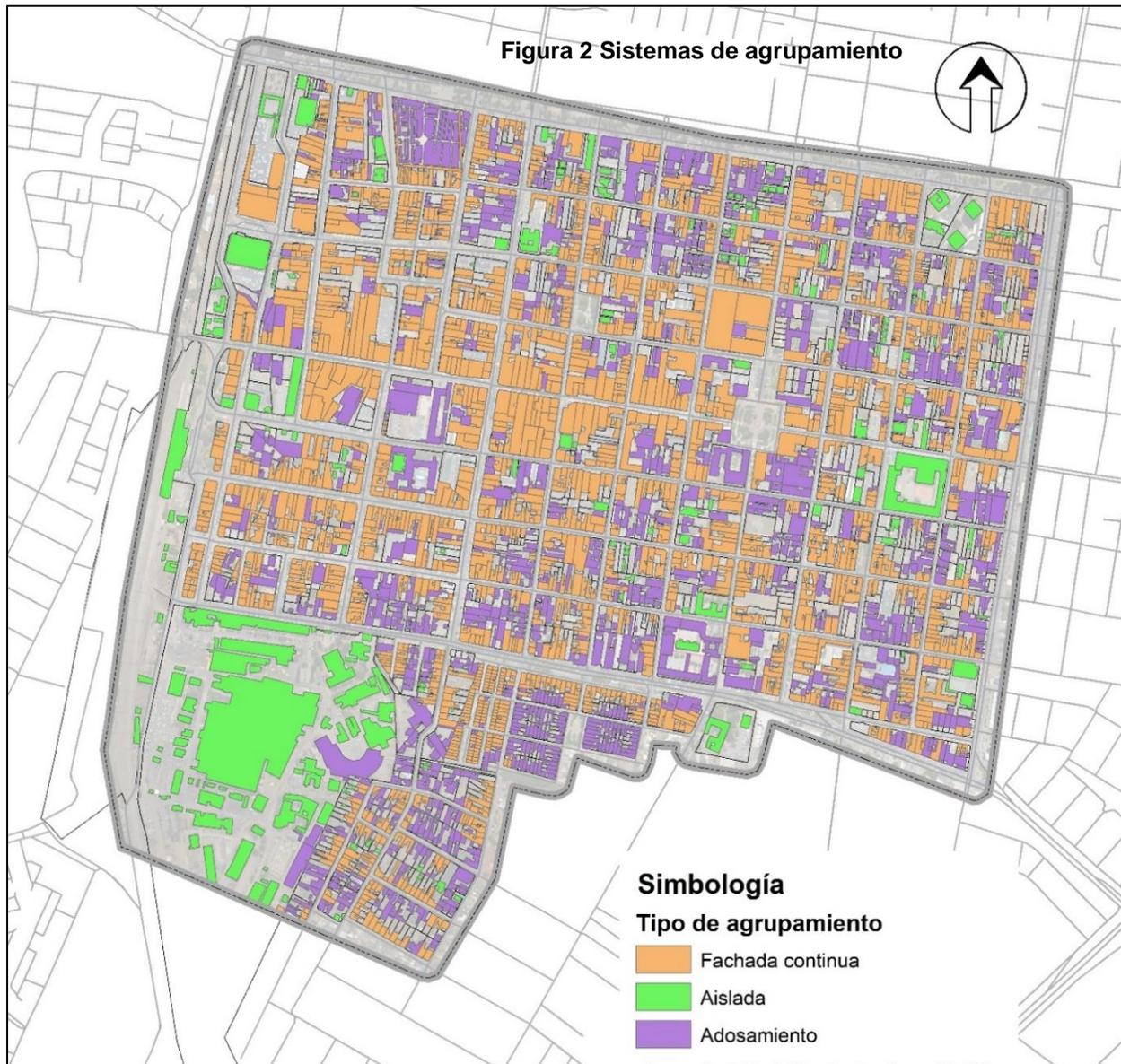
Se desarrolla en este documento el Catastro de la situación existente con los antecedentes que fundamentan la necesidad de establecer este procedimiento de excepción, referido a las problemáticas indicadas en la DDU 315, se expone sobre la Imagen Objetivo sometida al procedimiento de consulta establecido en el Artículo 28 octies de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, se desarrolla el Plan general de intervención con una nueva zonificación y la Ordenanza con sus normas urbanísticas asociadas, para la revitalización del área en estudio.

CAPITULO I CATASTRO DE LA SITUACIÓN EXISTENTE¹

I.- CARACTERÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN

I.1 Agrupamiento

Para determinar el sistema de agrupamiento se utilizó como herramienta principal la foto mosaico del área de estudio y de forma complementaria un trabajo de terreno. Según el trabajo de gabinete y terreno, del total de edificaciones catastradas, existen 3485 edificaciones en el área de estudio, de las cuales 1888 edificaciones continuas (54,12%), 1350 edificaciones en adosamiento (38,7%) y 247 edificaciones aisladas (7,1%).



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales IDE (2020), Municipalidad de Rancagua (2019) y SURPLAN

¹ Anexo con expediente de Láminas cartografía SIG

Los sistemas de agrupamiento representan los posibles emplazamientos de las edificaciones dentro de un predio y las relaciones con las edificaciones de los predios colindantes, según el artículo 2.6.1 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC), existen tres tipos de agrupamiento: Edificación aislada, edificación continua y edificación pareada. Según las especificidades del artículo 2.6.1. y las características urbanas del área de estudio se ha definido trabajar con los primeros tipos de edificaciones mediante las siguientes definiciones:

Se entenderá como edificación aislada a la edificación separada de los deslindes (MINVU, 2018), por lo tanto, no posee unión con edificaciones de predios colindantes. En la siguiente figura se observa que ambas edificaciones son aisladas.

Figura 3 Edificaciones aisladas en eje vial Campos



Fuente: Google Maps

Se entenderá como edificación continua aquellas emplazadas a partir de los deslindes laterales opuestos o concurrentes de un mismo predio y ocupando todo el frente de este, manteniendo un mismo plano de fachada con las edificaciones de los dos predios colindantes (MINVU, 2018).

Figura 4 Edificaciones continuas en el área de estudio



Fuente: SURPLAN, 2020

El artículo 2.6.2 (OGUC), dispone una norma complementaria denominada adosamiento, según la OGUC, se entenderá como adosamiento a la edificación no subterránea que se ubica contigua a los deslindes, o bien aquella inscrita en la envolvente que describen otras especificidades del artículo 2.6.2. En la siguiente figura se observa que la edificación de color rosa claro se encuentra contigua a la edificación de color azul². Por estas características estas edificaciones no son edificaciones continuas, pues la edificación azul no ocupa todo el frente de su predio respectivo.

² Ambas edificaciones corresponden a predios distintos.

Figura 5 Edificaciones adosadas



Fuente: SURPLAN, 2020

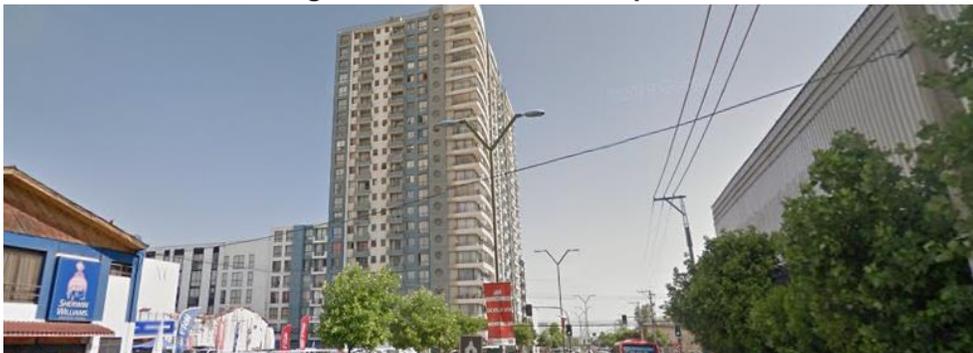
I.2 Alturas

Para determinar el número de pisos a nivel predial se realizó un trabajo de terreno dentro del área de estudio, identificando la edificación con más pisos dentro del predio. Se observa una mayor distribución de edificaciones con mayor número de pisos en el sector cercano a la Plaza de Los Héroes en el eje vial Germán Riesco. En este eje se localizan predios con edificaciones entre 6 a 15 pisos con servicios asociados a la administración pública, servicios bancarios, comercio y servicios de salud. También destaca una manzana localizada en el sector oriente del área de estudio compuesta por los ejes viales Germán Riesco, Freire, Cuevas y ministro Miguel Zañartu. En esta manzana existe uno de los predios con la mayor cantidad de pisos del área de estudio con 22 pisos.

Figura 6 Edificaciones en eje vial Germán Riesgo

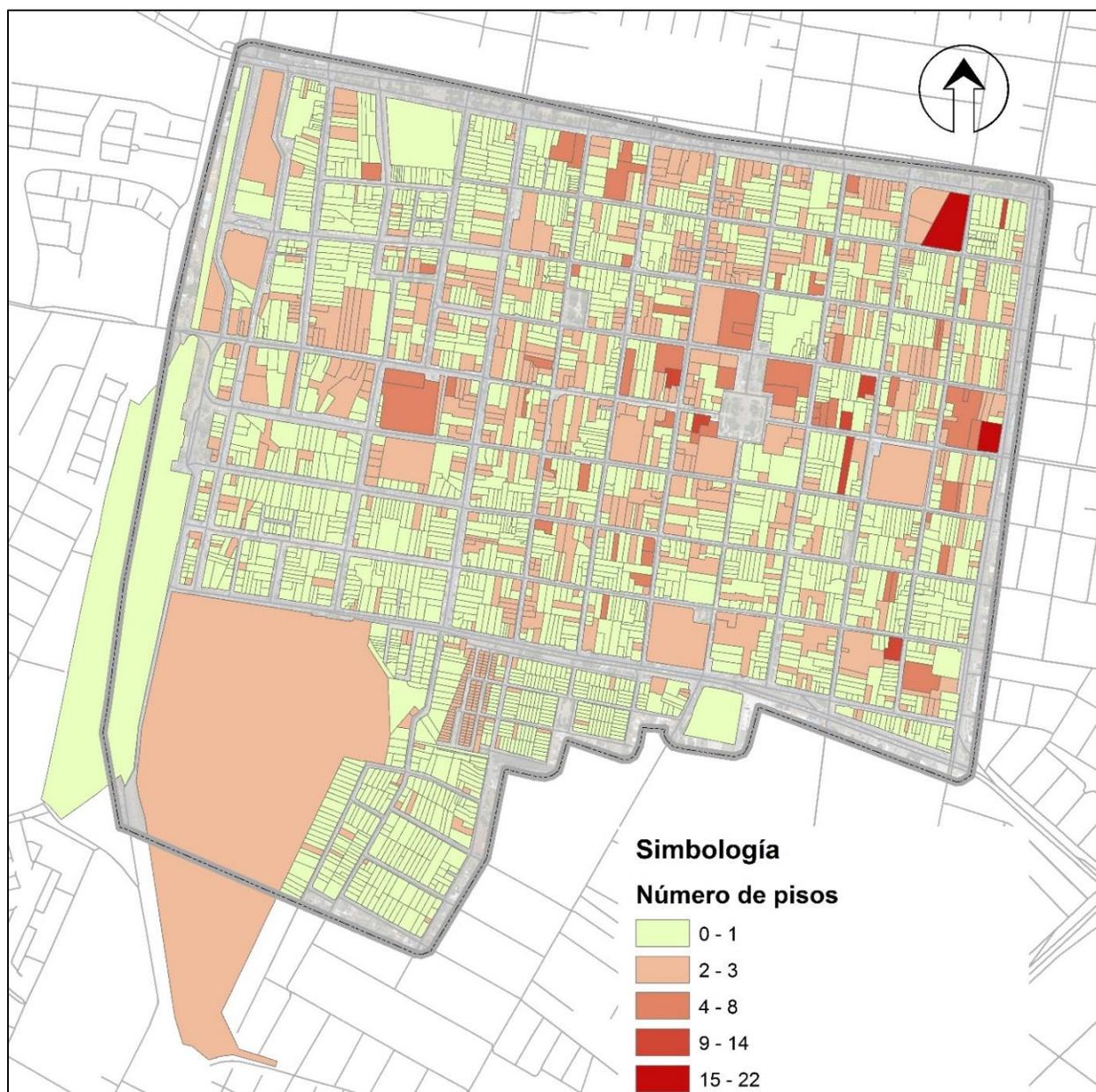


Figura 7 Edificación con 22 pisos



Fuente ambas figuras: Google Maps.

Figura 8 Altura de edificación



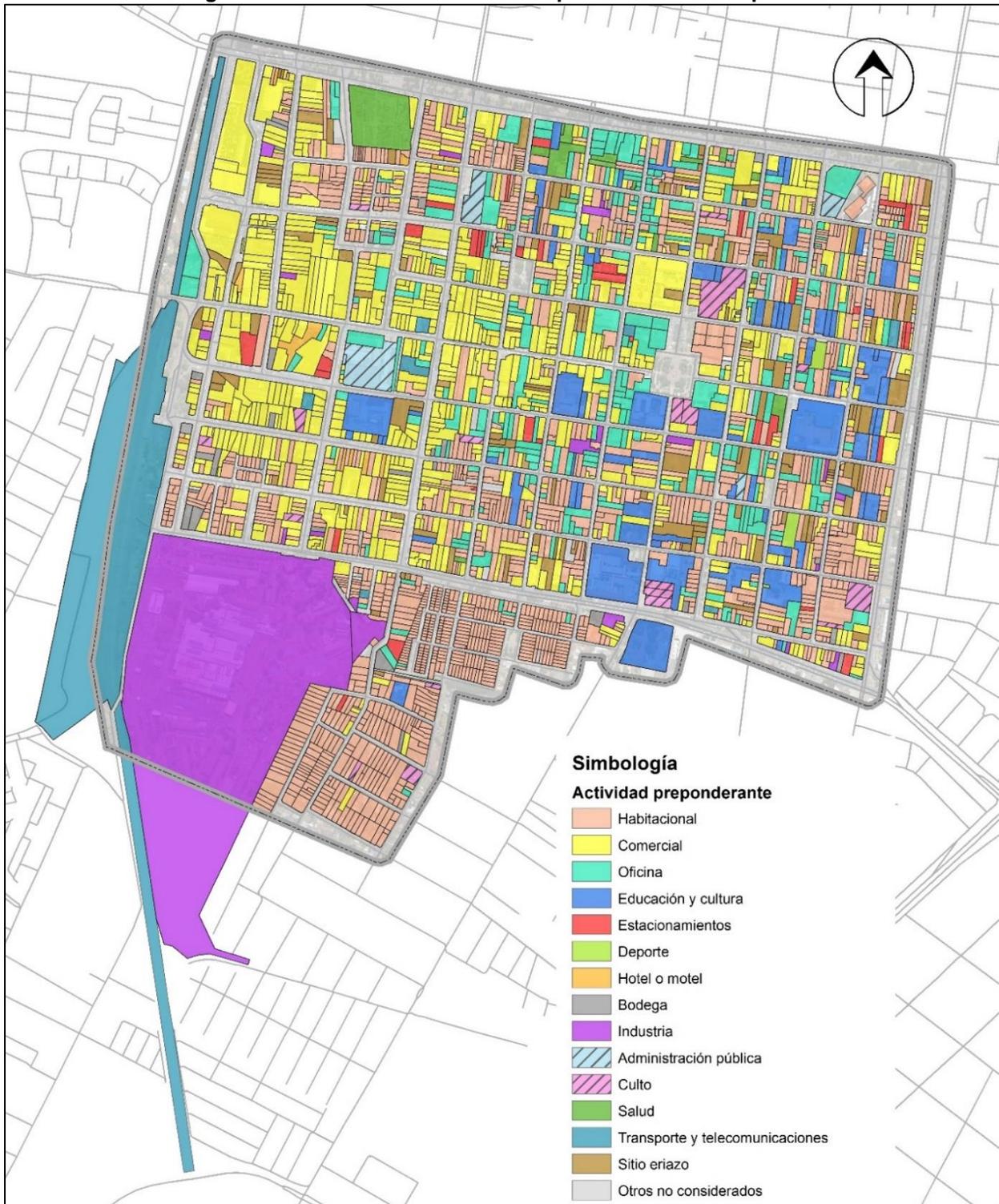
Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales IDE (2020), Municipalidad de Rancagua (2019) y SURPLAN

I.3 Uso del suelo

I.3.1.- Actividades predominantes

Sobre un total de 3103 predios evaluados, el uso de mayor proporción utilizado en esta área mixta afectada a estudio es el habitacional, desarrollándose esta actividad preponderantemente en 1424 predios (45,89% del total del sector). Las demás actividades se presentan de la siguiente manera: Comercial 869 (28%), oficina: 313 (10,08%), sitios eriazos: 141 (4,54%), hospedaje 100 (3,22%), educación: 81 (2,61%), estacionamiento: 36 (1,16%), bodega: 31 (1%), salud: 22 (0,7%), industria: 21 (0,67%), culto: 19 (0,61%), transporte: 16 (0,51%), administración pública: 8 (0,25%), deporte: 3 (0,09) y otros usos no considerados: 19 (0,61%).

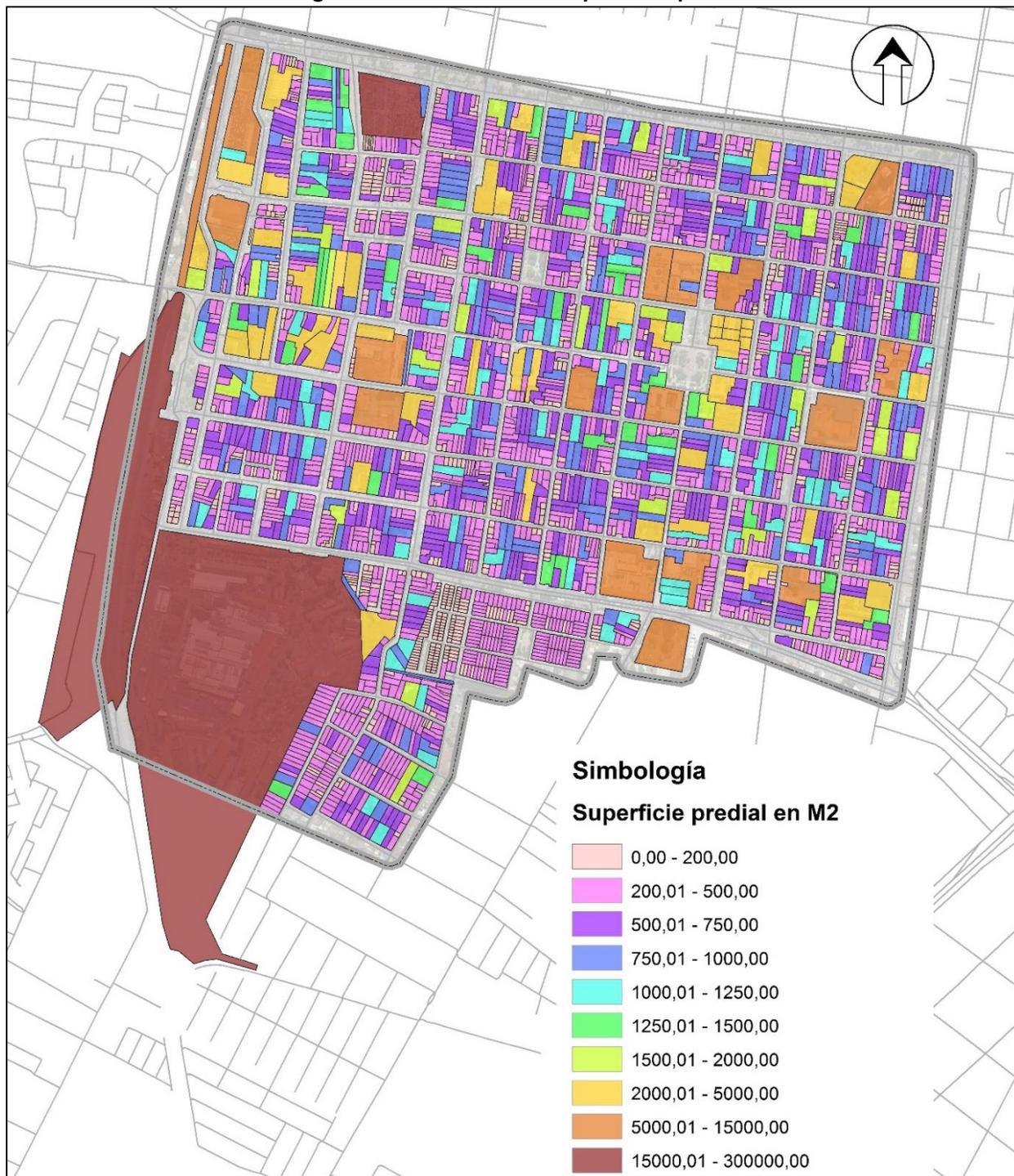
Figura 9 Usos de suelo: Actividades predominantes del predio



Fuente: Municipalidad de Rancagua (2019) y SURPLAN

I.3.2.- Superficies prediales

Figura 10 Usos de suelo: Superficies prediales



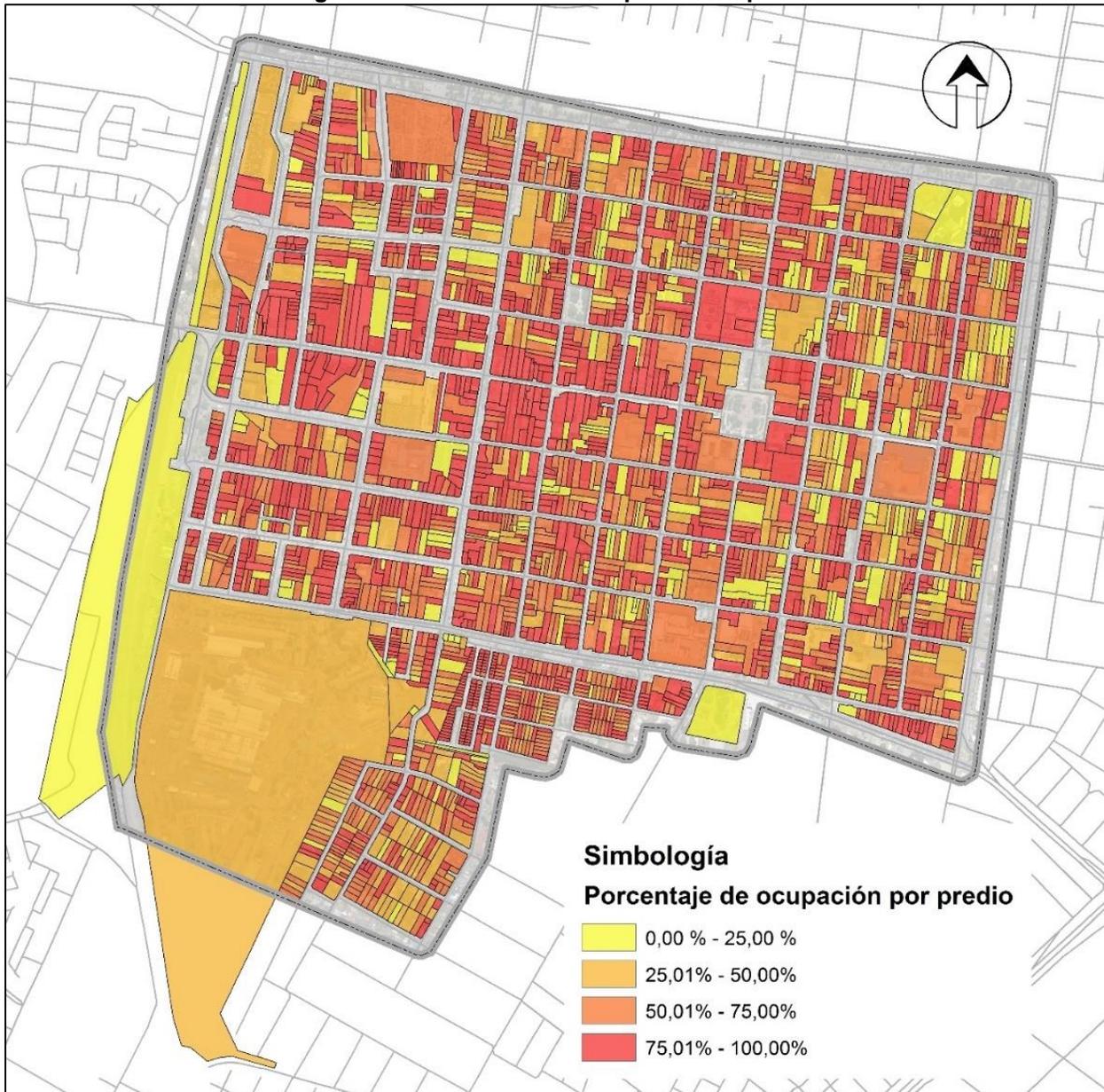
Fuente: Municipalidad de Rancagua (2019) y SURPLAN

Puede verificarse un alto nivel de subdivisión del suelo, que puede dificultar el desarrollo de proyectos inmobiliarios según la escala más habitual en que operan las empresas inmobiliarias

en Rancagua, por ser un suelo más difícil de unificar en lotes de interés para operaciones inmobiliarias en altura.

I.3.3.- Ocupación del predio

Figura 11 Usos de suelo: Ocupación del predio

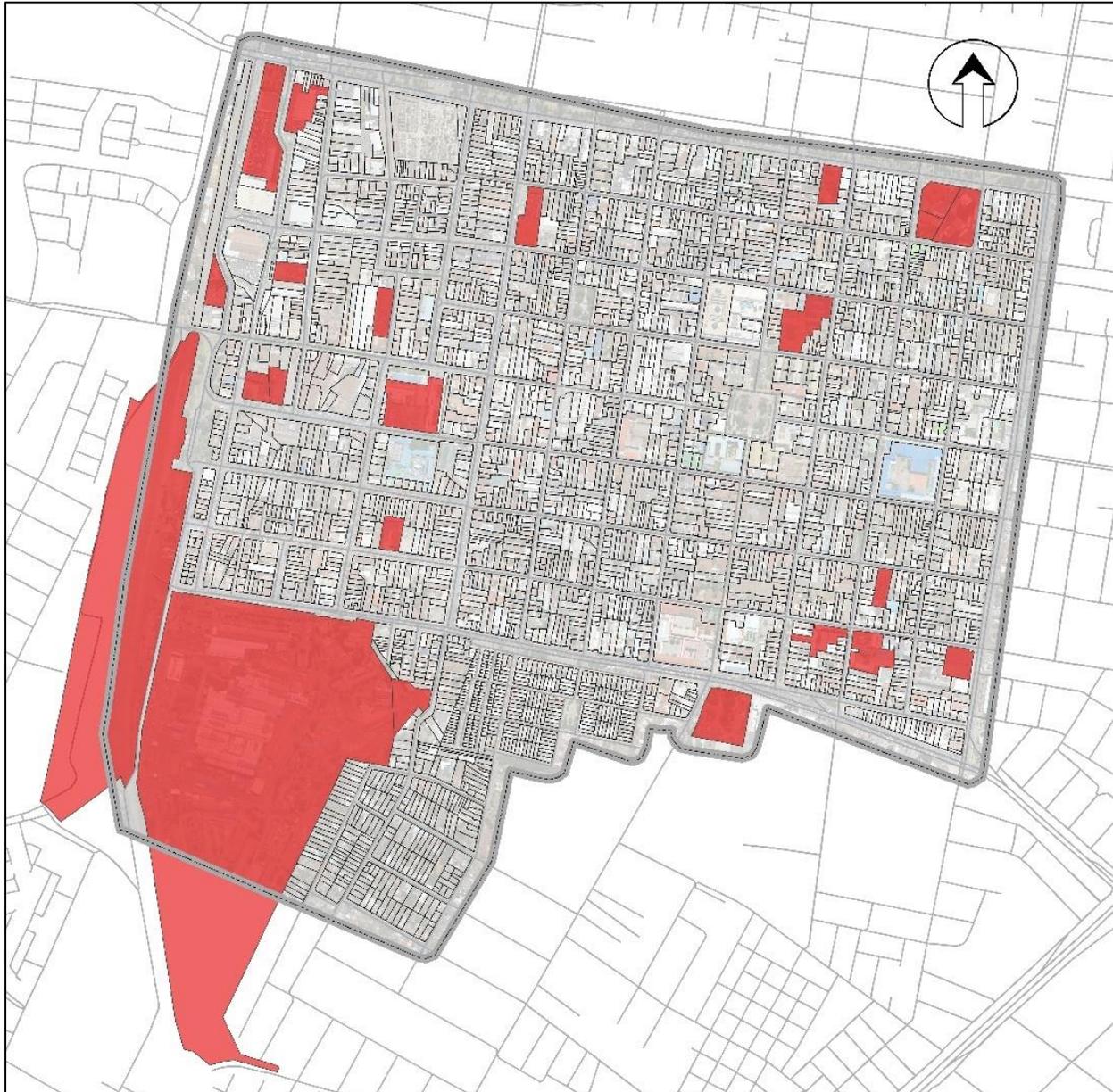


Fuente: Municipalidad de Rancagua (2019) y SURPLAN

El porcentaje de ocupación que tiene los predios es alto ya que más del 50% de los mismos ocupan más del 75% del total de la superficie, aunque la norma actual en CH y EH permite el uso del 100% de la superficie del predio, situación que supone que, ante la renovación según la norma, este porcentaje podría subir drásticamente. Un cuarto de la ocupación corresponde a una instancia de aproximadamente 60% de ocupación y el resto completa en porcentajes menores.

Porcentaje de ocupación	Cantidad de predios	Porcentaje del total relevado
0 % a 25%	269	9,22%
25, 01% a 50%	361	12,37%
50, 01% a 75%	738	25,28%
75,01% a 100%	1551	53,13%
Total de predios	2919	100,00%

Figura 12 Usos de suelo: Predios subocupados

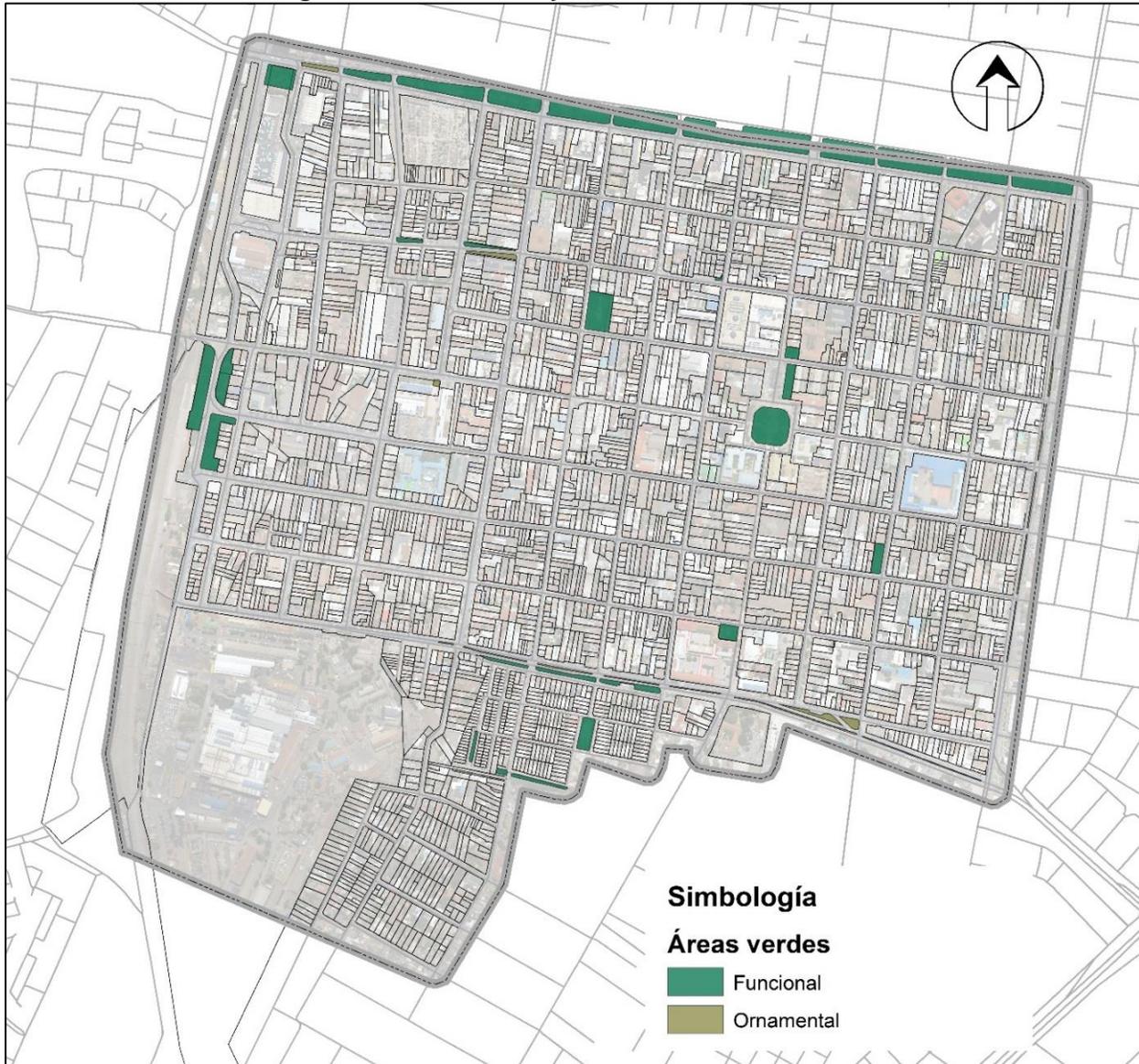


Fuente: Municipalidad de Rancagua (2019) y SURPLAN

Los predios resaltados en la imagen anterior han sido evaluados como una situación dentro de la trama de gran potencial e impacto posible en desarrollos inmobiliarios dado el tamaño de estos y la ocupación que estos albergan. Para el caso de esta consideración se tomaron en cuenta los predios de hasta 50% de ocupación y más de 2000 M2 de superficie predial.

II.- CARACTERÍSTICAS DEL ESPACIO PÚBLICO

Figura 13 Áreas verdes y BNUP – Condición de uso

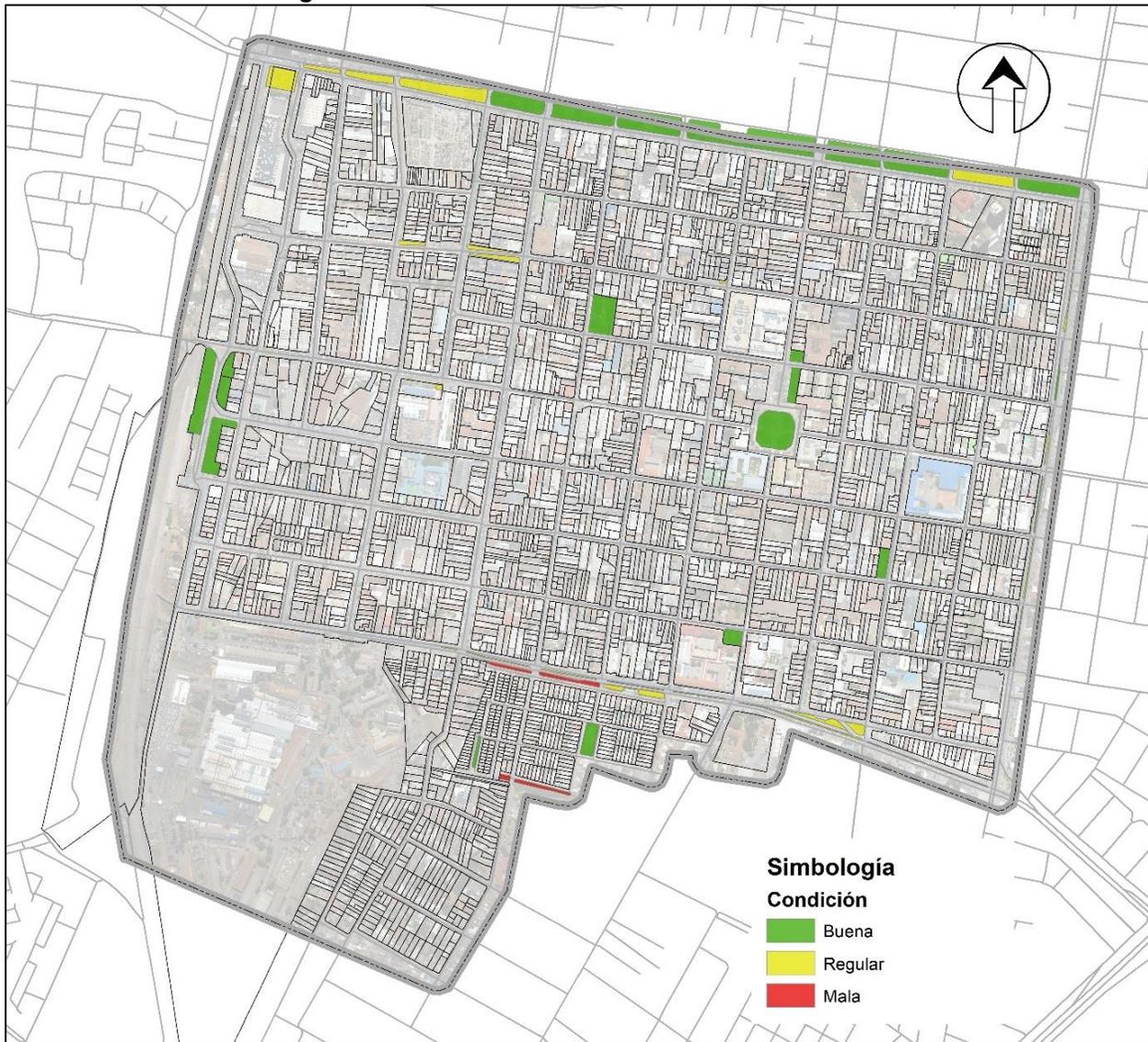


Fuente: SURPLAN

Las áreas verdes han sido relevadas en campo y de manera cualitativa teniendo en cuenta ciertas características funcionales, estado de mantenimiento, mobiliario y tipo de vegetación predominante. Como condición general de la zona se aprecia un déficit importante de superficies de áreas verdes en condición de espacio público, aunque las existentes poseen buenas cualidades de acogida para sus usuarios.

La superficie de áreas verdes funcionales sin contar espacios ornamentales o residuales viales es de 13.597 m², esto refiere a que en la condición general del área de estudio esta superficie equivale al 0,58%, un estándar por demás bajo de lo recomendable, situación que colabora en la mala condición del hábitat urbano del área central.

Figura 14 Áreas verdes – Estado de mantenimiento



Fuente: SURPLAN

Los recorridos de los principales modos de transporte público urbano se trazan en el polígono del damero central y el barrio estación, excluyendo al área residencial de la zona sur. Las rutas de colectivos y buses públicos hacen uso de un gran número de ejes viales del centro de Rancagua y demarcan la totalidad del perímetro Freire-Millán-Viña del Mar-Alameda. Además, incorpora sitios importantes de conectividad y movilidad como el rodoviario, terminales y estación de tren en el cuadrante nor-poniente. Es importante resaltar la amplia oferta de transporte público motorizada en el corazón del centro de Rancagua y la agudización de problemas asociados como factores contaminantes, congestión y accidentalidad.

Figura 15 Transporte público.



Fuente: Expreso Rancagua (2020), IDE (2020), Municipalidad de Rancagua (2019) y Surplan (2020)

La oferta de modos no motorizados incorpora una red de ciclovías que cubre el perímetro de Alameda, Germán Riesco y Millán en sentido longitudinal y en los ejes Alcázar y Almarza transversalmente concentrándose en el polígono del damero central y el barrio estación. Además, se adicionan los puntos de distribución de 23 bici estacionamientos cuya ubicación se encuentra relacionada con equipamientos de gran impacto.

Los ejes viales que acogen la circulación de bicicletas pasan por un proceso de redistribución de la calzada sin reducir la dimensión de las veredas, generando bisisendas en la mayoría de los

casos o perfiles de calle compartidas como se proyecta en el trayecto de Germán Riesco. El levantamiento toma como base la información oficial dispuesta en la página web de la Municipalidad, descargable en formato kml y un proceso de verificación en sitio por parte del equipo de trabajo de la consultora Surplan durante el año 2020.

Figura 16 Red de ciclovías y bici-estacionamientos.



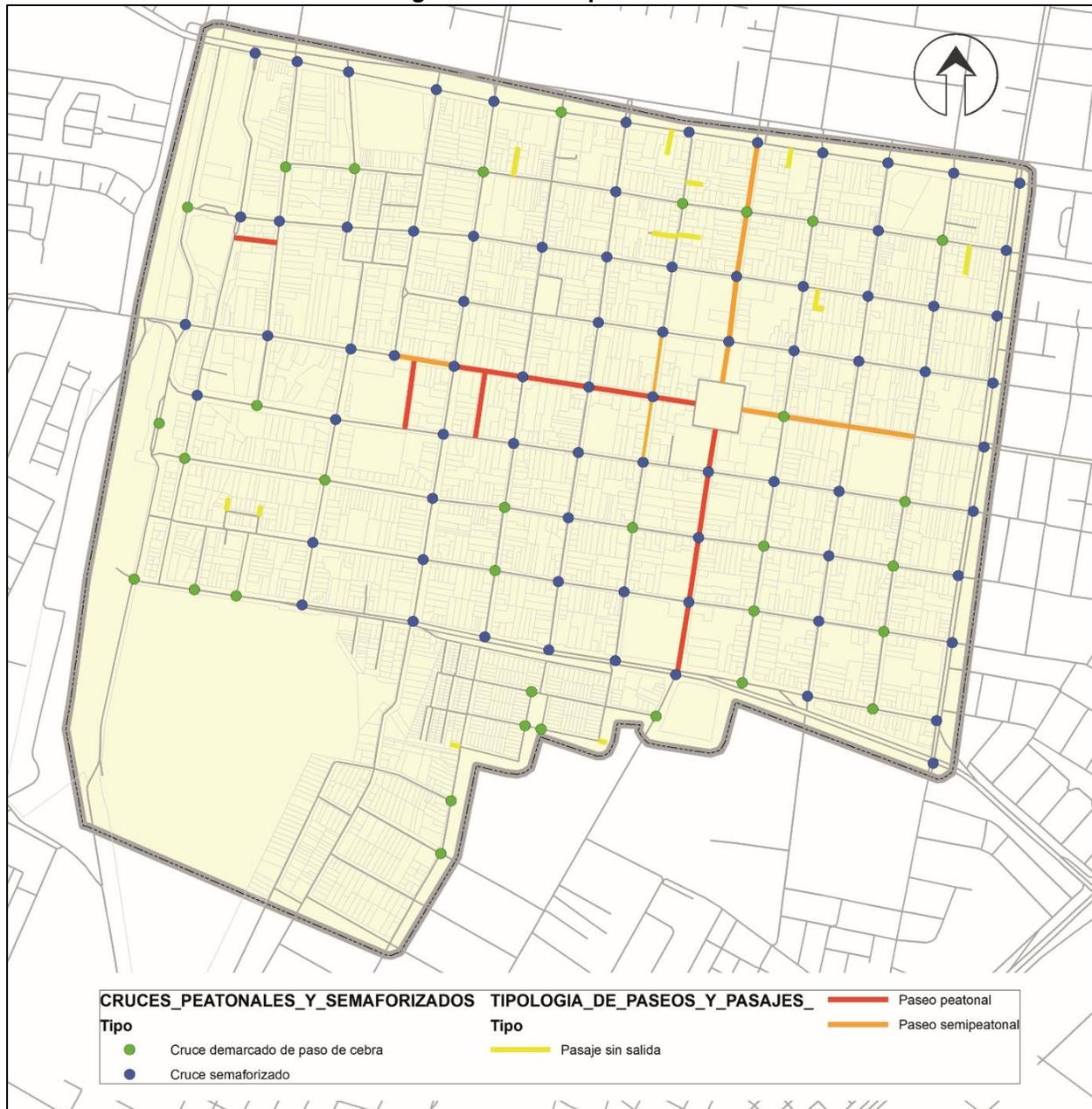
Fuente: Municipalidad de Rancagua (2019) y Surplan (2020)

En complemento a los modos no motorizados, la información levantada en torno a la oferta de paseos peatonales en el centro de Rancagua evidencia su ubicación estratégica logrando atraer importantes flujos de caminantes hacia los equipamientos del eje Independencia–Brasil y Estado. Adicionalmente, se registra una clasificación entre paseos completamente peatonales, semipeatonales y sin salida.

Los cruces viales con importancia por su intersección con vías peatonales se encuentran regulados por semáforos con prioridad peatonal otorgando una continuidad al flujo de

caminantes. Esta propuesta de peatonalización se encuentra enfocada hacia el corazón del área de estudio, confluyendo en la Plaza Los Héroes como espacio público histórico. Esta información fue levantada en sitio por el equipo de campo de la consultora Surplan durante el año 2020.

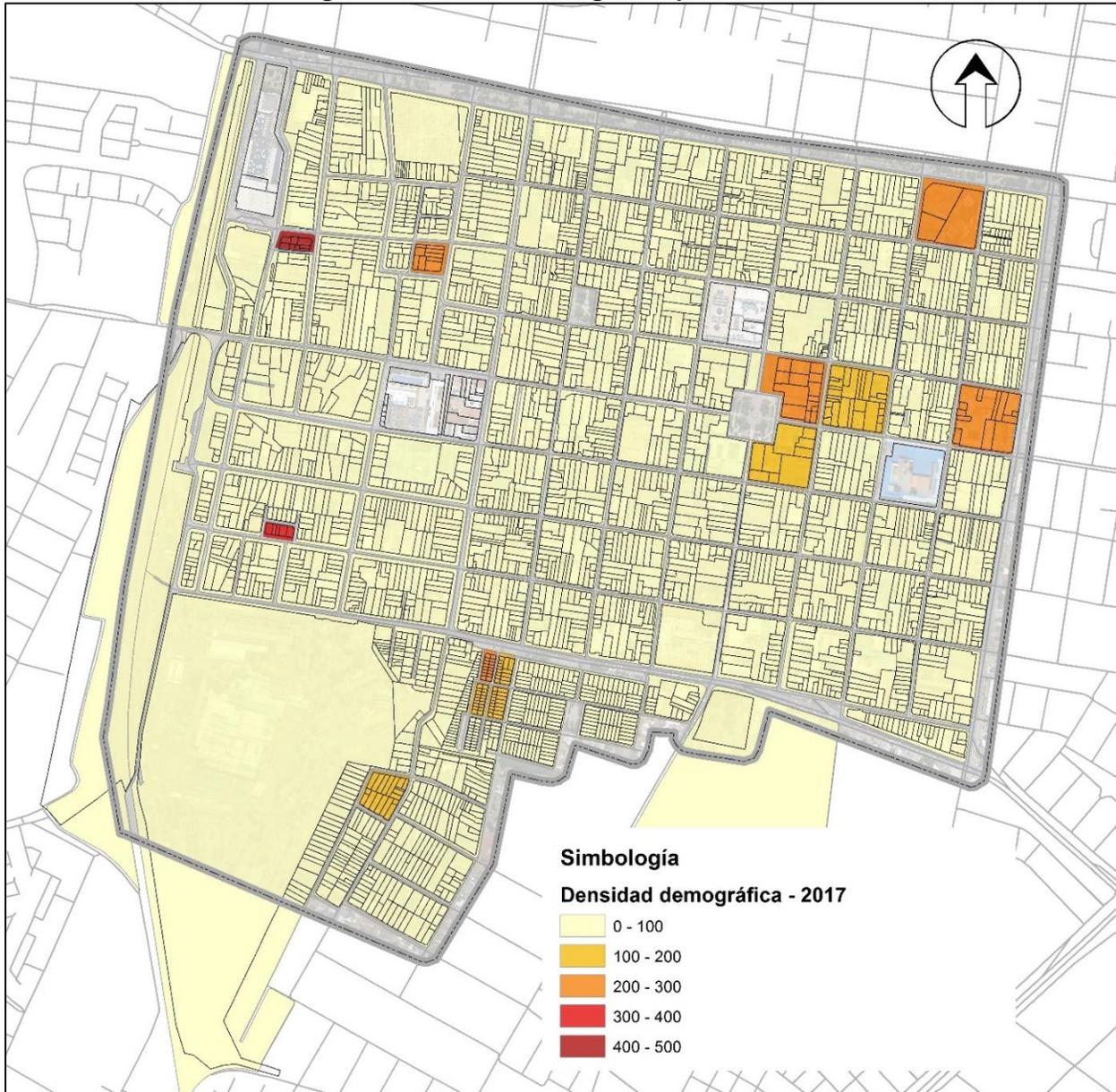
Figura 17 Paseos peatonales



Fuente: Surplan (2020)

III.- CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS

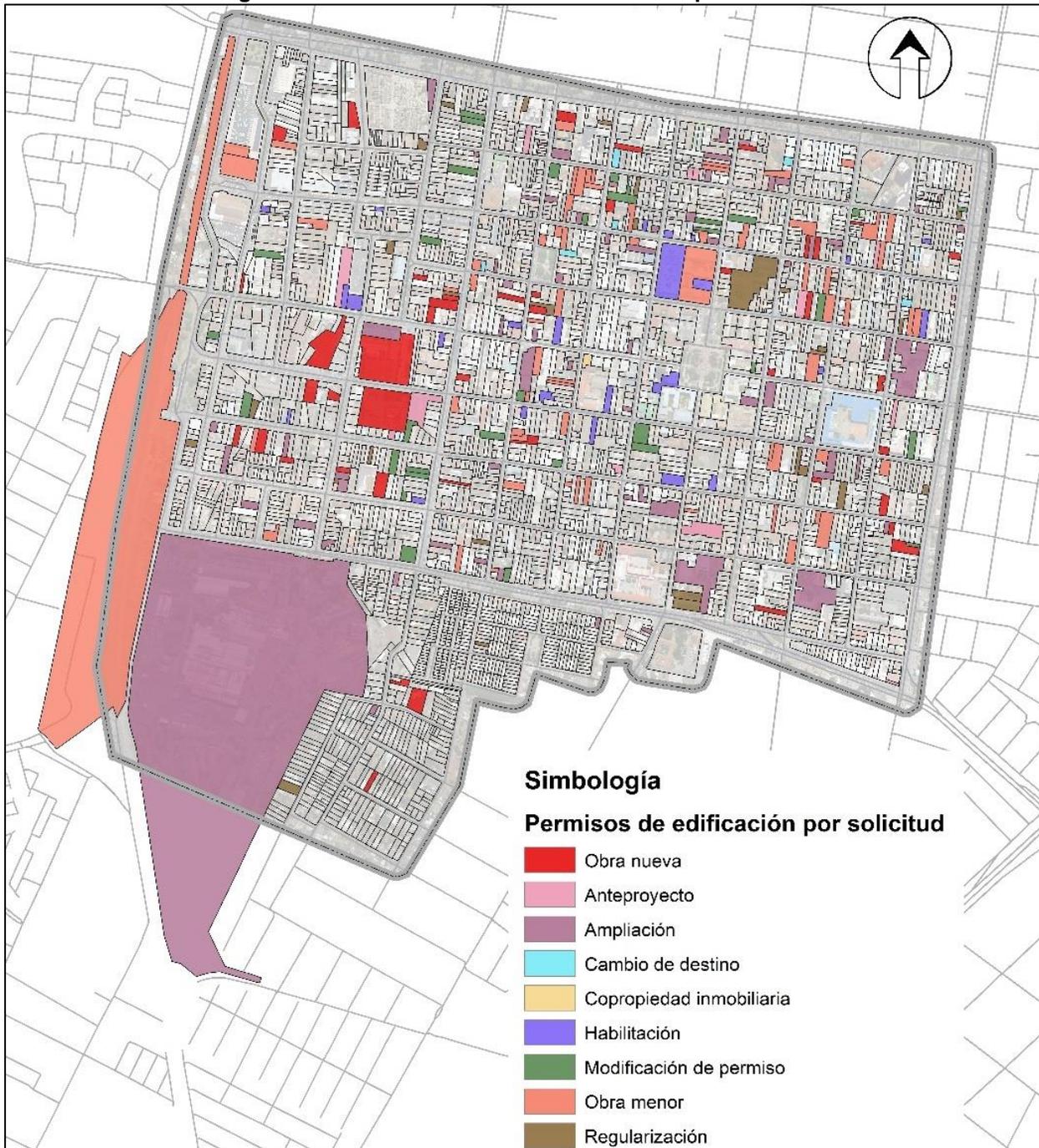
Figura 18 Promedio demográfico por manzana



Fuente: Surplan (2020) en base a censo 2017

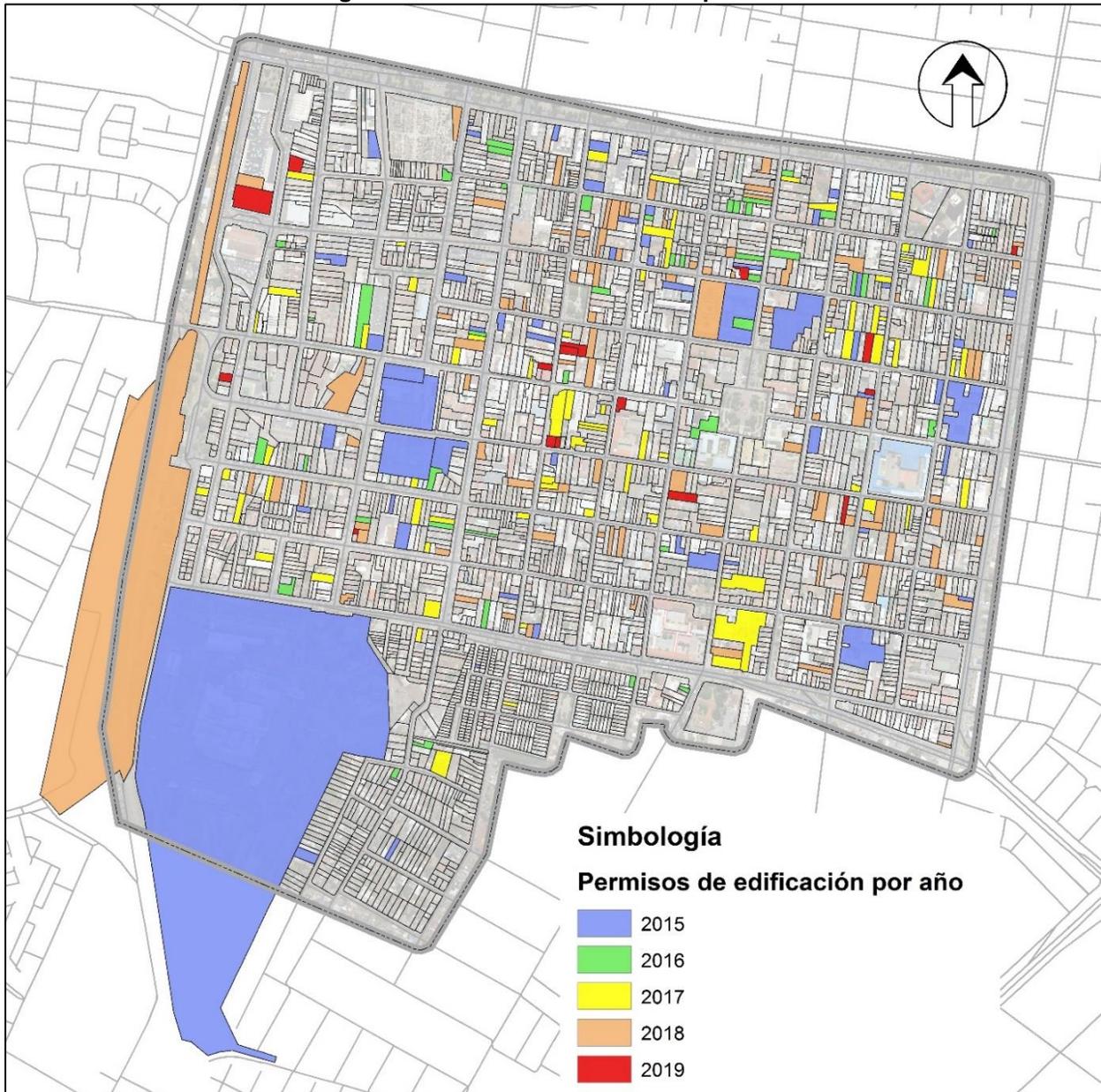
Hab/Has	Cantidad de manzanas	Porcentaje del total relevado
0 a 100	107	88,43%
100 a 200	6	4,96%
200 a 300	5	4,13%
300 a 400	2	1,65%
400 a 500	1	0,83%
Total de predios	121	100,00%

Figura 19 Permisos de edificación 2015-2019 por solicitud



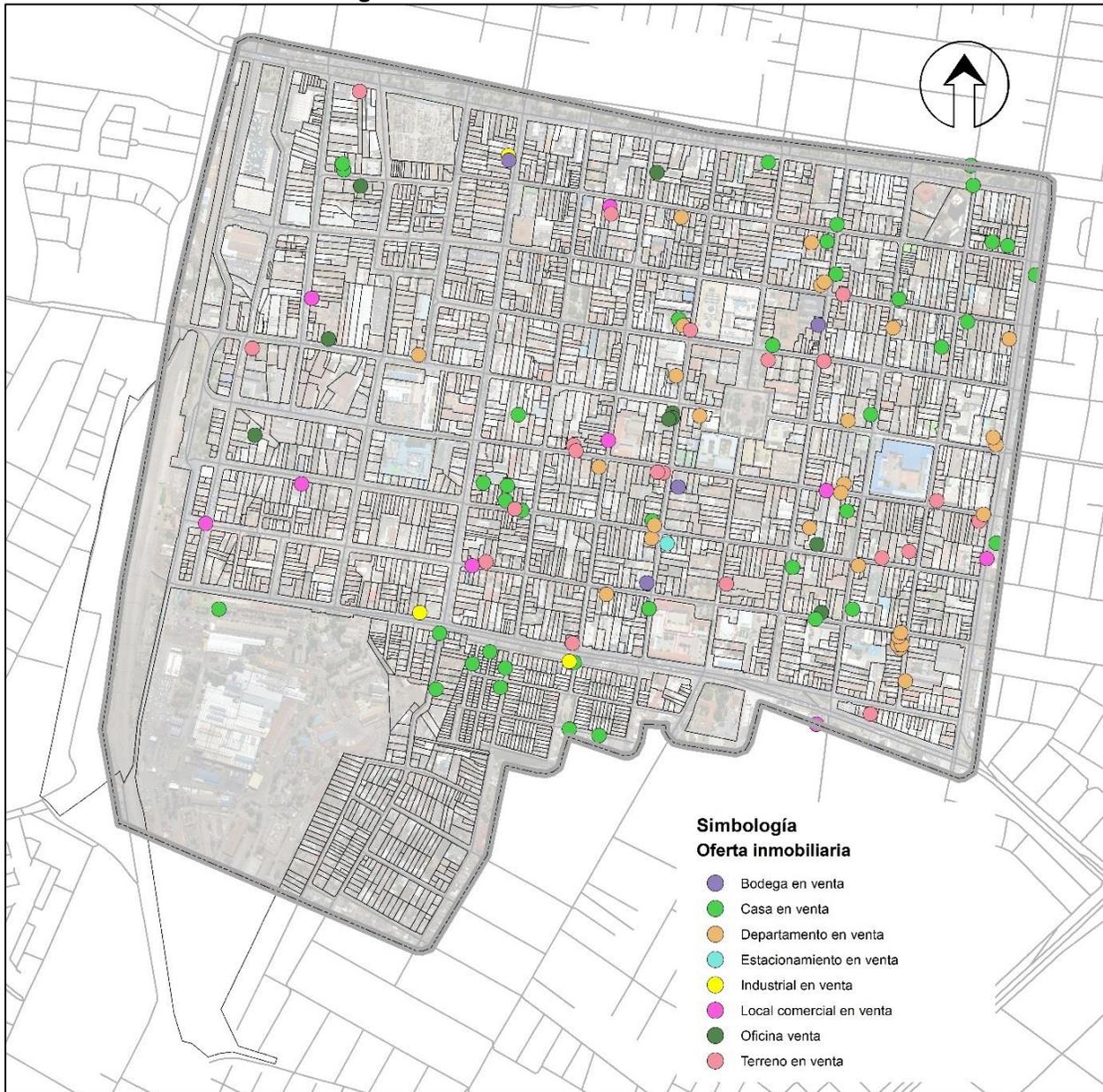
Tipo de solicitud	Cantidad de predios	Porcentaje del total relevado
Obra nueva	44	15,28%
Anteproyecto	13	4,51%
Ampliación	69	23,96%
Cambio de destino	6	2,08%
Copropiedad inmobiliaria	1	0,35%
Habilitación	25	8,68%
Modificación de permiso	33	11,46%
Obra menor	67	23,26%
Regularización	30	10,42%
Total de predios	288	100,00%

Figura 20 Permisos de edificación por año



Año	Cantidad de predios	%
2015	58	20,14%
2016	43	14,93%
2017	72	25,00%
2018	99	34,38%
2019	16	5,56%
Total de predios	288	100,00%

Figura 21 Oferta inmobiliaria del sector



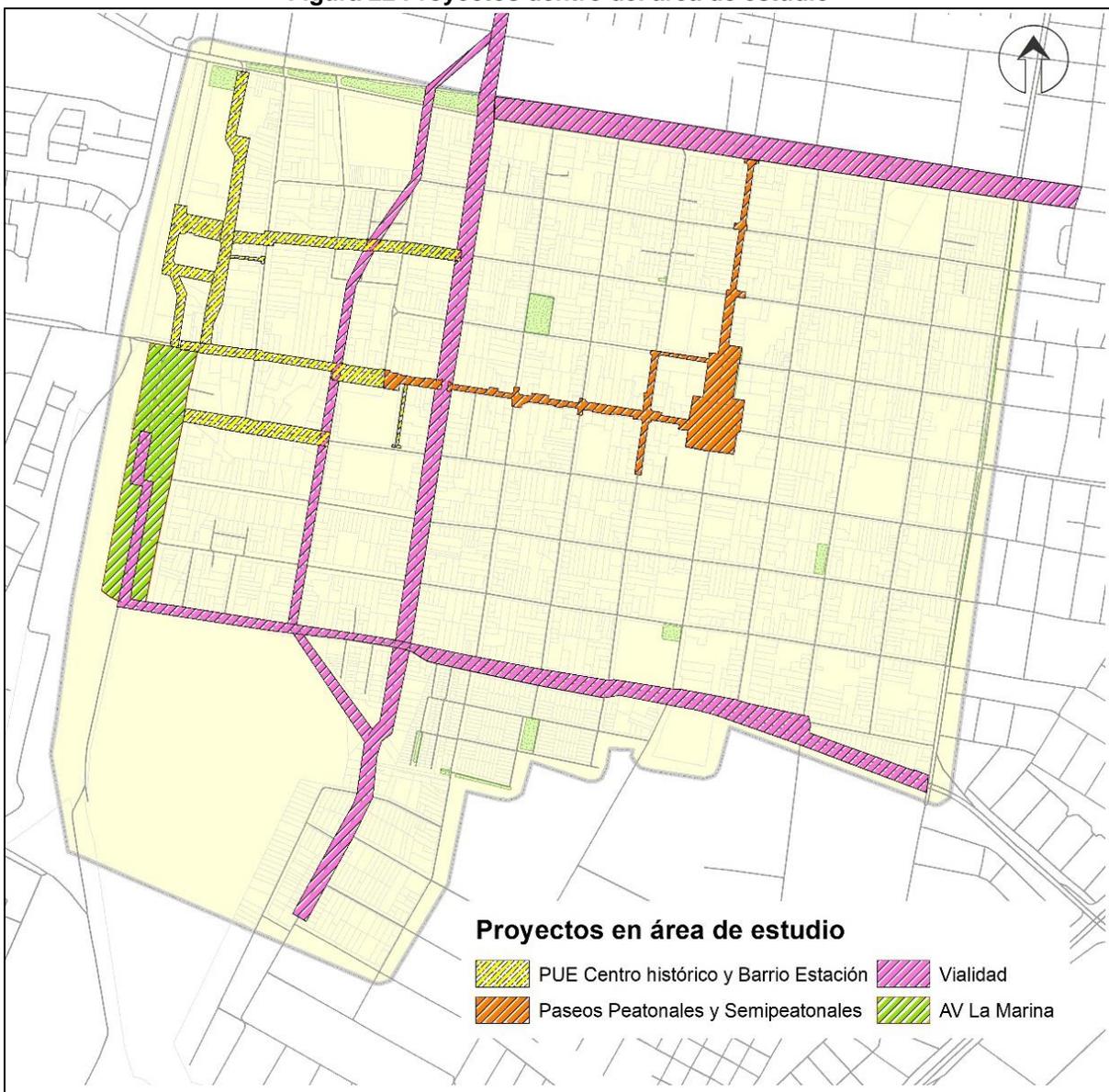
Tipo de oferta	Cantidad de ofertas	Porcentaje del total relevado
Bodega en venta	4	3,51%
Casa en venta	39	34,21%
Departamento en venta	29	25,44%
Estacionamiento en venta	1	0,88%
Industrial en venta	3	2,63%
Local comercial en venta	9	7,89%
Oficina en venta	9	7,89%
Terreno en venta	20	17,54%
Total de predios	114	100,00%

IV.- ANTECEDENTES DE PROYECTOS DE INVERSIÓN.

Es importante relevar que en el área de estudio se han proyectado intervenciones de gran magnitud para el mejoramiento y actualización del espacio público, movilidad universal y la oferta de transporte intermodal en Rancagua; algunos de ellos se encuentran adjudicados, otros en su primera etapa del proceso de ejecución.

En síntesis, la siguiente figura expone las diferentes iniciativas adjudicadas y en ejecución, las cuales proyectan el mejoramiento de espacio público en el área de estudio (ejes peatonales, corredores de transporte público, ciclovías, áreas verdes). Estos proyectos se concentran principalmente en el centro del damero fundacional con una propuesta de reforzamiento de la tendencia peatonal y hacia el barrio estación y perímetro con una propuesta vial que logra incorporar la intermodalidad en el anillo exterior del damero central.

Figura 22 Proyectos dentro del área de estudio



Fuente: Municipalidad de Rancagua y Consultora Surplan.

Proyecto	Tipo de intervención	Institución
Corredor transporte público Alameda	Vialidad	SECTRA
Par vial San Martín-Rubio-Lastarria	Vialidad	SERVIU VI Región
Peatonalización Calle Brasil entre San Martín y Rubio	Vialidad	-
Tranvía Rancagua-Machalí	Infraestructura	-
Paseos Peatonales y semipeatonales en el casco histórico	Vialidad	I. Municipalidad de Rancagua
Parque La Marina – Portal Regional Rancagua	Áreas verdes	I. Municipalidad de Rancagua
Mejoramiento Av. Millán desde Freire hasta Estación	Vialidad	-
Veredas San Martín desde Millán hasta Alameda	Vialidad	I. Municipalidad de Rancagua

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se realiza una breve descripción y un análisis de las implicaciones de los proyectos de mayor impacto en el área de estudio con los cuales se cuenta con información oficial y actualizada a la fecha:

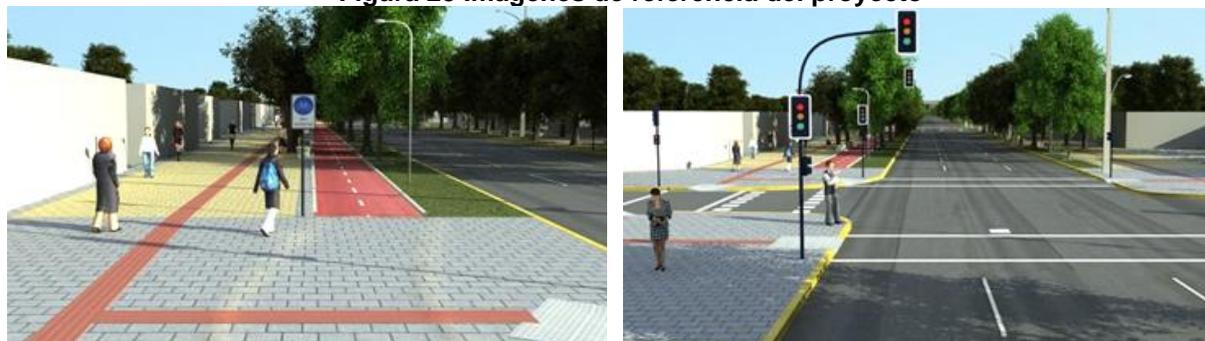
IV.1 Par vial San Martín-Rubio-Lastarria:

Se configura como un proyecto de infraestructura vial, con una longitud de 11 km aproximadamente. Contempla obras de vialidad, iluminación, paisajismo y redes. Es importante destacar la implementación de un corredor exclusivo para el Transporte Público y la proyección de una ciclovía en toda la extensión del proyecto.

En este contexto, constituye una oportunidad importante para el fortalecimiento del transporte intermodal en el área de estudio, complementando transversalmente la red de ciclovías existente en los ejes Alcázar y Almazar. De igual manera, otorga la posibilidad de consolidar ejes de transporte público alejados del corazón del damero central. Su ubicación dentro del barrio estación lo posiciona como una gran oportunidad para renovar el espacio público de esta zona comercial.

Como eje norte-sur, se configura como un eje estratégico que atraviesa el área de estudio en su totalidad, comunicando el área comercial del barrio estación con el área habitacional del sector sur; la principal puerta de entrada de los habitantes de las poblaciones hacia los servicios y el comercio que oferta el damero central.

Figura 23 Imágenes de referencia del proyecto



Fuente: Michel Consultores, página web.

IV.2 Paseos peatonales y semipeatonales en el casco histórico:

Se constituye como un proyecto de integración urbana en los espacios urbanos más transitados del centro de Rancagua con el objetivo principal de renovar la imagen del principal paseo peatonal de la región.

El paseo semipeatonal calle del Estado, el nuevo paseo semipeatonal calle Campos, el tradicional Paseo Independencia y la plaza de Los Héroes serán intervenidos con obras para el mejoramiento urbano y paisajístico del espacio público con una extensión aproximada de 24.167,60 m² con la instalación de iluminación LED y mobiliario urbano.

Además, el proyecto incorpora el soterramiento del cableado eléctrico y de telecomunicaciones y la solución de red de alcantarillado como respuesta al problema histórico de acumulación de aguas lluvias en este sector céntrico.

Figura 24 Ejes peatonales a intervenir



Fuente: Bases técnicas proyecto ID 2402-91-LR19

En razón a lo expuesto, los principales ejes peatonales del corazón del damero central serán renovados fortaleciendo su vocación comercial y de servicios al entregar una oferta de franjas peatonales libres de contaminación visual, dotadas con mobiliario urbano como baños públicos, kioscos, cámaras de televigilancia y arborización consecuente con la dinámica urbana de este sector, reforzando así la tendencia peatonal del damero central de Rancagua y su imagen urbana.

IV.3 Parque La Marina – Portal Regional:

Esta intervención transformará el espacio público que enfrenta a la estación de ferrocarriles, exaltando su importancia como portal de acceso a la ciudad. Esta iniciativa dotará de valor al cuadrante sur-poniente del área de estudio como zona intermedia o puente entre este portal de acceso regional y los servicios del damero central.

El proyecto considera el soterramiento del actual terminal de buses intercomunales (Terminal Rodoviario de Rancagua) liberando la planta baja para generar un espacio público como antesala a la estación de trenes y como remate del eje longitudinal del área de estudio, la cual constituye una oportunidad importante para la mitigación del déficit del área verde, zonas de esparcimiento y de entretención en la zona de estudio.

Teniendo en cuenta que en el barrio estación se caracteriza por una especialización comercial del mercado automotriz y actividades que solamente dan vida al espacio público durante horas y días hábiles, es de gran relevancia la generación de áreas verdes y de esparcimiento que logren congregarse a los vecinos cercanos y población flotante atraída por la dinámica del terminal de buses y la estación creando así una suerte de subcentro.

Figura 25 Imagen Referencial Parque La Marina



Fuente: Documento final Imagen Objetivo Modificación 23, Municipalidad de Rancagua.

IV.4 Plan Urbano Estratégico Barrio Estación-Rancagua,

Adicionalmente, resulta de gran relevancia incorporar al análisis el Plan Urbano Estratégico Barrio Estación-Rancagua, el cual propone dar apertura del área central hacia el poniente lo cual

V.- CATASTRO ELEMENTOS DE VALOR PATRIMONIAL

V.1 Elementos protegidos por la Ley de Monumentos Nacionales

En el damero fundacional de Rancagua se encuentran ubicados los 7 monumentos nacionales que tiene la ciudad, 2 son las Zonas Típicas del “Entorno Urbano de la Iglesia de la Merced” y la “Plazuela del Instituto O’Higgins o Plaza Santa Cruz de Triana” y 5 de ellos corresponden a Monumentos Históricos representativos de distintas tipologías edilicias, cómo es el equipamiento en espacio público, el equipamiento cultural, el religioso y administrativo.

Estos inmuebles y zonas se insertan en el área sujeta a modificación N°22 del PRC, por lo que en este estudio no se profundizará sobre ellos.

Cuadro 1 Monumentos Nacionales del área de estudio

	Nombre	Ubicación	Decreto	Fecha	Categoría
1.	Iglesia de la Merced	Cuevas N° 339	N° 10616	1954	Monu- mento Histórico
2.	Casa del Ochoavo	Estado N°685	N° 725	1980	
3.	Casa del Pilar Esquina	Estado N°684-682	N° 725	1980	
4.	Casa de la Cultura o Casa patronal de ex fundo El Puente	Calle Millán s/n, esquina de Av. Cachapoal	N° 304	1984	
5.	Edificio de la Gobernación Provincial de Cachapoal	Al oriente de la Plaza de Los Héroes	N° 284	1994	
6.	Entorno Urbano de la Iglesia de la Merced.	Entre calles Estado, Cuevas, Mujica y Alcázar.	N° 8	1974	Zona Típica
7.	Plazuela del Instituto O’Higgins o Plaza Santa Cruz de Triana.	Calle Estado, esquina Ibieta	N° 725	1980	
8.	Plaza de los Héroes y su entorno	Plaza de los Héroes	N° 750	1998	

Fuente: Elaboración propia en base a información de www.monumentos.cl

A.- Iglesia de la Merced



Fuente fotografía: SURPLAN 2020

Construida entre 1750 y 1754 por la orden religiosa de Los Mercedarios se caracteriza por su austeridad presentado muros lisos blancos y casi nulo ornamento. La iglesia cuenta con gran importancia patrimonial y al valor que reviste para la ciudad y el país al haber resguardado al ejército patriota en la batalla de 1814.

“Este es un templo católico con mucha significación e historia, que está inserto dentro del circuito de monumentos históricos del municipio de Rancagua. Constituye para la ciudad y sus habitantes, un hito histórico relevante para conservar nuestras tradiciones”.³

Tras graves daños consecuencia del terremoto del 2010, fue restaurada gracias al Programa Puesta en Valor del Patrimonio del Fondo Nacional de Desarrollo Regional. Además del refuerzo estructural de toda la iglesia y el convento, los trabajos contemplaron la reparación de todas las

³ Gaete, Daniel. Extraído de: <https://rancagua.cl/index.php/detalle-noticia/3361>

techumbres, la restauración de puertas, ventanas y mamparas, además del púlpito, altar y campanario, poniéndose en valor los materiales originales.⁴

B.- Casa del Ochoavo o Casa de don Calixto Rodríguez.

Son dos inmuebles construidos entre 1780 y 1785 que hoy conforman parte el Museo Regional de Rancagua. Ambas viviendas son representativas de la arquitectura colonial urbana del siglo XVIII, constituida por un plan en forma de cuadrado en cuyo interior se encuentra un patio rodeado de corredores. Tiene tejas de arcilla y amplias puertas para la entrada y salida de los caballos.



Fuente fotografía: SURPLAN 2020

El conjunto se destaca por su forma ochavada, como la mayoría de las casas del período colonial, para que al doblar los coches con caballos no pasaran a llevar los muros de adobe. Desde 1970 en que fue restaurada, alberga al Museo Regional y sus colecciones se ubican por habitaciones recreando el modo de vida colonial de las familias más acaudaladas de la zona. Producto de los daños causados por el terremoto del 27 de febrero de 2010, se debió iniciar un proceso de reconstrucción que terminó con la reapertura de sus espacios en enero de 2013.⁵

C.- Casa del Pilar Esquina

También construida entre 1780 y 1785, es uno de los únicos vestigios de la época de la fundación de la Villa Santa Cruz de Triana. Presenta las características arquitectónicas propias de las



Fuente fotografía: SURPLAN 2020

viviendas coloniales: plano en forma de cuadrado, habitaciones conectadas entre sí de gran altura (5m en la planta baja) y amplios corredores que dan hacia un patio interior. Recibe su nombre porque en su esquina se observa un pilar cuya función es sostener el entramado de vigas que soporta el segundo piso de la casa

La construcción de viviendas de dos pisos en adobe es inusual y de esta forma, el pilar ejerce un rol de pivote, dando firmeza y estabilidad a la planta superior.⁶ En 1950 se inaugura el Museo de la Patria Vieja y dos años después es comprada por la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos

(DIBAM). Tras el terremoto del año 2010 el inmueble debió ser cerrado para su restauración, la cual culminó en enero de 2013.⁷

⁴ <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/iglesia-rancagua>

⁵ <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/inmueble-ubicado-calle-estado-ndeg685>

⁶ La columna es de piedra laja rosada, exhibe arcos asociados a la arquitectura neoclásica, así como también nichos para la apertura de ventanas, terminadas en protecciones de fierro forjado y grandes postigos metálicos en las puertas.

⁷ <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/inmueble-ubicado-calle-estado-ndeg684-682>

D.- Casa de la Cultura o Casa patronal de ex fundo El Puente.



Fuente fotografía: SURPLAN 2020

La hacienda fue la unidad territorial y productiva testimonio arquitectónico e histórico del mundo rural chileno entre el siglo XVII y comienzos del siglo XX. Durante la Reconquista, las casas de la hacienda fueron utilizadas como cuartel general de las tropas de Mariano Osorio, siendo restituidas a Soto una vez lograda la emancipación nacional. En 1821 se levantó la casa patronal que se conserva hasta hoy. La edificación está constituida por una planta rectangular rodeada por un corredor abierto. Los cimientos de la vivienda están contruidos en piedra de río unidas con barro, los techos presentan pilares

y vigas de madera de roble y están cubiertos con tejas de arcilla cocida hechas a mano. Actualmente es la Casa de la Cultura, de la Municipalidad de Rancagua.

E.- Edificio de la Gobernación Provincial de Cachapoal



Fuente fotografía: SURPLAN 2020

Emplazado en la Plaza de Los Héroes el Edificio de la actual Gobernación Provincial de Cachapoal configura parte del núcleo histórico y cívico de la ciudad. Fue construido en 1887 para acoger las dependencias de la Intendencia de O'Higgins. El inmueble recoge una tradición austera propia del llamado neoclásico oficialista y la construcción es de fachada continua con una altura de dos pisos. Su distribución se ordena en torno a tres patios centrales con distintas propiedades

En términos materiales, su infraestructura está confeccionada completamente de adobe, encontrándose paredes de más de medio metro de espesor. Con el paso del tiempo el edificio fue modificado varias veces, hasta que en 1994 fue remodelado considerando mejoras estructurales en diálogo con sus características patrimoniales. En la actualidad, el inmueble continúa albergando a la Gobernación de Cachapoal, el Consejo de la Cultura y las Artes, y la Dirección Provincial de Educación.

F.- Entorno Urbano de la Iglesia de la Merced. (Entorno a Monumento Histórico)

Manzana que contiene a la Iglesia La Merced, Plazuela San Marcelino Champagnat (Plaza Santa Cruz de Triana) y Plaza de los Héroes y su entorno, ubicada entre las calles Estado, Cuevas, Mujica y Alcázar. El entorno urbano de la iglesia es tan importante como el templo mismo, pues conserva parte de su arquitectura de los siglos XVIII y XIX.

Entre los edificios coloniales del lugar destaca el Convento contiguo a la Iglesia y la casa esquina de la intersección de las calles Mujica y Estado; un inmueble colonial del siglo XVIII, levantado en adobe, madera y tejas de arcilla. Por su valiosa arquitectura e importancia en hechos históricos, el entorno de la Iglesia fue declarado Zona Típica en el año 1974 (el decreto no tiene plano de delimitación). Con el terremoto del 2010 el templo permaneció cerrado durante seis años, recién en el año 2014



Fuente fotografía: Municipalidad de Rancagua 2018

fueron iniciadas las obras de reconstrucción, que concluyeron en octubre de 2016 con la reinauguración de la Iglesia.⁸

G.- Plazuela del Instituto O'Higgins o Plaza Santa Cruz de Triana. (Centro histórico)



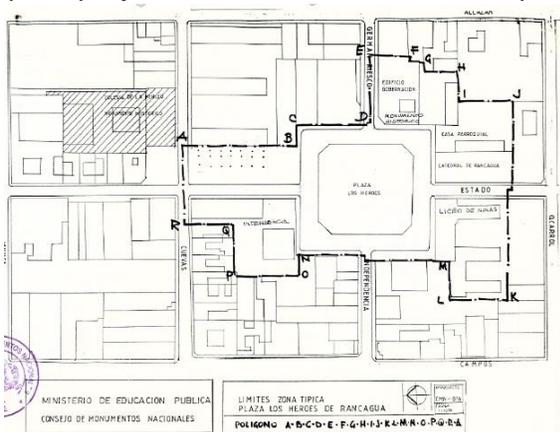
Fuente fotografía: SURPLAN 2020

La Plazuela debe ese nombre al Instituto O'Higgins, establecimiento educacional marista ubicado a un costado.⁹ Se trata del conjunto urbano situado entre las calles Ibieta, Estado, Antonio Millán y Alcázar. Fue construida en el contexto de la fundación de la ciudad de Rancagua y su origen se encuentra íntimamente ligado a la Iglesia de San Francisco levantada en 1807. En el centro de la plaza se encuentra una pileta de piedra laja rosada, tallada en base a técnicas artesanales que se cultivan en la provincia de Colchagua. Durante todo el siglo XIX sufrió modificaciones, pero su gran alteración fue la

demolición de la Iglesia de San Francisco en 1861 por un gran terremoto. En 1915 se inaugura el Instituto O'Higgins, ante la ausencia de un establecimiento católico para hombres. El conjunto urbano colonial fue declarada Zona Típica en el año 1980.¹⁰

H.- Plaza de los Héroes y su entorno. Tipología: Centro Histórico

Ubicada en el Centro Cívico de Rancagua, la Plaza de los Héroes es la más antigua e importante de la ciudad. Hito fundacional de la antigua Villa Santa Cruz de Triana, creada en 1743; y testigo de la Batalla de Rancagua de 1814, la Plaza estuvo originalmente conformada por el cruce de dos calles que formaban la Santa Cruz, apelando al nombre fundacional de la entonces naciente ciudad. Rancagua, y la Plaza, fueron fundadas por el Gobernador J. Antonio Manso de Velasco, quién proyectó la ciudad como damero, pero dispuso la plaza en forma de cruz, diseño que solo poseen cinco plazas fundacionales en América.



El año 2000 la Municipalidad de Rancagua la remodela transformándola en un espacio de exclusivo tránsito peatonal. En virtud de que la Plaza de los Héroes de Rancagua ha sido testigo de importantes acontecimientos cívicos, y apelando tanto a sus valores simbólicos y arquitectónicos, es que el área declarada como Zona Típica en 1998.¹¹

Debido a su rol funcional están insertos en esta ZT las edificaciones institucionales con una arquitectura propia de su época.

V.2 Zonas y/o Inmuebles de Conservación Histórica de PRC vigente

La comuna de Rancagua cuenta con Patrimonio protegido tanto en el marco del Artículo 60° de la LGUC (ICH declarados en el Plan Regulador Comunal vigente) cómo en el marco de la Ley 17.288/70, de Monumentos Nacionales (Monumentos Históricos y Zona Típica). El PRC Vigente

⁸ Fuente: <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/zonas-tipicas/entorno-urbano-iglesia-merced>

⁹ Actualmente recibe el nombre Plaza Marcelino Champagnant, santo católico fundador de los Hermanos Maristas que dirigen el establecimiento.

¹⁰ Fuente: <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/zonas-tipicas/plazuela-instituto-ohiggins-plaza-sta-cruz->

¹¹ Fuente: <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/zonas-tipicas/plaza-heroes-su-entorno>

data de 1990 y ha tenido 22 modificaciones hasta la fecha, en él se establecen las 'Zonas Patrimoniales': la ZONA CH o 'Centro Histórico', y las nuevas zonas¹² ZCH-1 zona de conservación histórica, ZA-1 zona de amortiguación, ZT Zona típica y ZMN-1 zona monumento nacional.

Figura 27 Zonas Patrimoniales PRC Vigente



Fuente: en base a https://rancagua.cl/upload/plano_regulador/mod_20/Lamina-1_de_3-Comparativo-Zonas.pdf

V.3 Edificios dotados de valores culturales

Se ha identificado una diversidad de edificios representativos del centro de Rancagua, podemos decir que se reconoce su historia a través de elementos testimoniales edificados que dan cuenta de distintos períodos, son edificaciones de distintas épocas y estilos que conviven en el centro.

A.- Inmuebles representativos de la época colonial

Corresponde a aquellos inmuebles o conjunto de inmuebles de arquitectura modesta, con fachada continua, de un piso, de expresión maciza por su materialidad (adobe), que están principalmente ubicados en el sector céntrico de la ciudad, pero también en sectores y vías de temprano poblamiento.



Fuente: SURPLAN 2020

¹² Producto de MOD PRC N°22 "EJE ESTADO"

En edificios aislados destaca la conformación de la esquina, con pilar de esquina algunos casos; con ochavo en varios casos, resolviendo arquitectónicamente el requerimiento de la época, asociado al ensanchamiento de calles. La mayoría corresponde a viviendas unifamiliares. En conjuntos destaca la continuidad de fachadas, techumbres y homogeneidad en el ritmo de vanos en fachada.

B.- Inmuebles arquitectura historicista, propia de la época republicana

Corresponde a Inmuebles representativos principalmente de la época republicana. Son tanto viviendas exclusivas y de uso mixto con comercio, como edificios institucionales (iglesias, bancos, entre otros). En general constituyen edificios singulares que se diferencian unos de otros en su estilo y morfología.



Fuente: SURPLAN 2020

C.- Inmuebles representativos de la arquitectura Art Deco.



Fuente: SURPLAN 2020

Corresponde a Inmuebles construidos entre los años 20 y 50, y se considera un estilo burgués con una estética muy particular y monumentalista, por lo que suelen ser edificios como Teatros o viviendas de gente adinerada. Deja entrever la noción futurista de la Revolución industrial, y se inspira en las Primeras Vanguardias. Como estilo de la edad de las máquinas, utiliza las innovaciones de la época para sus formas influenciadas del diseño que se expresan en formas fraccionadas, cristalinas, con presencia de bloques cubistas o rectángulos y el uso de la simetría.

D.- Inmuebles representativos de la arquitectura moderna



Fuente: SURPLAN 2020

Corresponden a edificios de viviendas (individual y colectiva), institucionales (principalmente colegios) e industriales. Destacan los edificios educacionales o mercados, por su tamaño; los cuales ocupan generalmente la manzana completa o una gran porción de ella; articulando espacios construidos con amplios espacios abiertos.¹³

V.4 Escenarios de actividades identitarias en el centro de Rancagua.

La identidad cultural huasa se expresa en actividades y celebraciones públicas que se relacionan íntimamente con la tradición campestre, y del mismo modo existe un componente militar importante que se manifiesta a través de variados desfiles conmemorativos.

A.- Sector Plaza de los Héroes.

'Fiesta Huasa': Feria costumbrista que se realiza a fines de marzo o principios de abril desde el 2002 bajo una encarpada Plaza de los Héroes donde la gente se reúne a disfrutar de las tradiciones criollas como shows y exposiciones gastronómicas, en el marco del Campeonato Nacional de Rodeo que se lleva a cabo en la Medialuna Monumental.



Fuente: <https://rancagua.cl/index.php/detalle-noticia/3952>

'Fiestas Rancagüinas': Durante octubre se celebran el aniversario de la fundación y la conmemoración de la Batalla de Rancagua. Se realizan diversas actividades artísticas, culturales, y recreacionales, que terminan con un gran show con artistas invitados y el lanzamiento de fuegos artificiales.

Actividades Religiosas realizadas en el espacio público que incluyen la plaza como la Fiesta de Cuasimodo y la procesión de 12 estaciones realizada en Viernes Santo.



Fuente: elrancaguino.cl/2019/04/29

B.- Espacio Cultural Patio Iglesia de la Merced



Fuente fotografías: SURPLAN 2020

¹³ Torres, Claudia. Arquitectura Escolar Pública, como patrimonio moderno en Chile. 2015

'Fiesta Patrimonial': celebración previa a las fiestas patrias realizada en el espacio Cultural Iglesia de La Merced con una programación diversa como degustaciones gastronómicas de conventos, presentaciones de baile de cueca brava, presentaciones de payadores, repostería y feria artesanal costumbrista en torno al *arraigo patrimonial*. El espacio cultural está constantemente invitando a actividades como taller de huerto, charlas y exposiciones de arte.

C.- Cementerio General N°1 de Rancagua.

La Corporación Municipal de Rancagua organiza un par de veces al año un recorrido por el Cementerio N°1 a través de los sepulcros y narra la historia asociada a mitos y leyendas aumentando el interés de visitantes, como por ejemplo que este sería el único cementerio donde descansan 'un vampiro, una momia y un pirata'.¹⁴



https://twitter.com/cormun_rancagua/status/16212461666304?lang=fi



Fotografía SURPLAN 2020. Mausoleo de Tito Lastarria



Fotografía SURPLAN 2020.

V.5 Espacios de uso público de valor cultural

A.- Plaza de los Héroes

Hito fundacional de la antigua Villa Santa Cruz de Triana, creada en 1743; y testigo de la Batalla de Rancagua de 1814, es hasta el día de hoy escenario de la vida social cotidiana y de las celebraciones cívicas, costumbristas y religiosas (Descrita como Zona Típica)



Fuente fotografías: SURPLAN 2020

B.- Plazuela del Instituto O'Higgins o Santa Cruz de Triana



Fuente fotografías: SURPLAN 2020

Fue construida en el contexto de la fundación de la ciudad de Rancagua y su origen se encuentra íntimamente ligado a la Iglesia de San Francisco levantada en 1807. (Descrita como Zona Típica)

¹⁴ <https://eltipografo.cl/2016/05/cementerio-no1-de-rancagua-es-el-unico-con-un-pirata-una-momia-y-un-vampiro/>. Este enlace incluye una descripción somera, que no influye en la valoración experta pero que agrega un atractivo a este elemento.

C.- Plaza Fray Camilo Henríquez

Ubicada en la esquina de calle Cuevas y Bueras, se conocía en 1914 como “Plazuela de los Enamorados”, luego como “O’Higgins”, pero en 1932, tras una remodelación, se estimó que debería llamarse *Camilo Henríquez*, en homenaje al Padre de la Buena Muerte, creador y director del primer periódico nacional La Aurora de Chile, cuyo busto está en la esquina.

Fuente: <https://www.elrancaguino.cl/2020/01/13/>



D.- Paseo Peatonal ‘Eje Histórico’, Calle del Estado.



La Calle Estado cruza el damero a lo largo de sus 8 manzanas, se compone de un tramo para tránsito vehicular, desde la Alameda por el norte hasta la calle Cuevas, y un segundo tramo peatonal desde Plaza los Héroes hasta Millán. En la época fundacional, la entonces llamada calle del Rey era el centro de la actividad, y en ella se ubicaban las familias importantes, dejando huella en la Casa del Ocho y la Casa del Pilar de Esquina, en la república pasó a denominarse calle del Estado.

Fuente fotografías: SURPLAN 2020

E.- Paseo peatonal Independencia

El Paseo Independencia es el eje comercial establecido de mayor concurrencia en el centro.

Fuente fotografías: SURPLAN 2020



V.6 Conjuntos urbanos de valor

A.- Población Rubio



Fuente fotografías: SURPLAN 2020

La Población Rubio se encuentra colindante al damero fundacional, hacia el sur de calle Millán, y fue construida en 1930 y 1931 en un terreno árboles de duraznos del empresario y político

liberal chileno don Juan Nicolás Rubio, para su Fábrica de Conservas. Al fallecer la sucesión debe repartirse para pagar deudas fiscales y bancarias, entre las cuales se vende este terreno a la Caja de la Habitación, 'para edificar casas y cederlas a los imponentes del Seguro Obligatorio, amortizando su valor con el pago de Jos arriendos, procedimiento casi desconocido en esos años'¹⁵.

B.- Población Sewell



Fuente fotografías: SURPLAN 2020

La creación de las poblaciones como Centenario y Cuadra, hacia el primer cuarto del siglo XX, alojaron a la población obrera ya que no lograron ponerse a la altura de los estándares de habitabilidad que esperaban los empleados de la Braden Co.. El concepto de barrio solicitado, por los profesionales de la compañía norteamericana, que venían de ciudades modernas, implicaba expectativas de comodidades y estilos de vida muy lejanas a los estándares propuestos por el Centro Histórico y sus poblaciones aledañas.¹⁶

C.- Pasaje Trénova

Conjunto de 22 casas ubicadas en la prolongación de avenida San Martín desde la intersección de Millán al sur, próximo a los terrenos donde inició sus operaciones la Braden Cooper Company.



Fuente fotografías: SURPLAN 2020

Se construyeron para dar una solución habitacional a los norteamericanos que llegaron a trabajar en la mina a principios del siglo pasado. El Municipio ingresó en junio del año 2019¹⁷ expediente

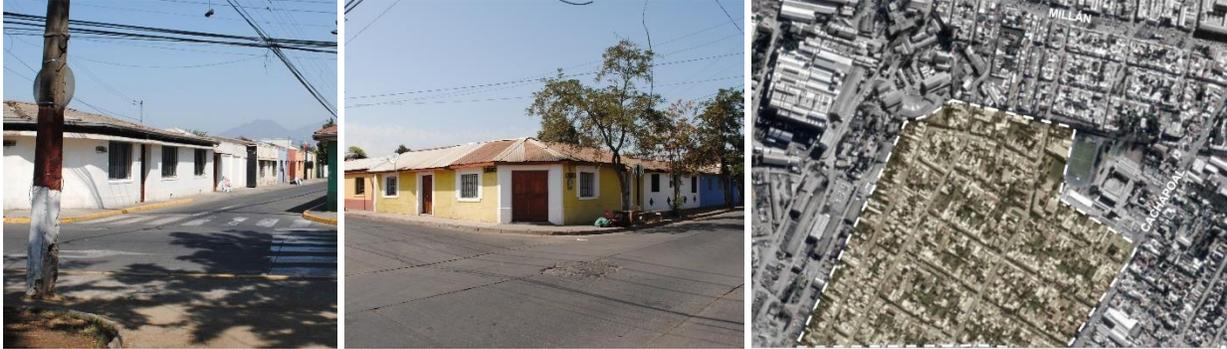
¹⁵ <https://www.ultimahora.cl/municipio-rancaguino-solicito-que-se-declare-zona-tipica-al-pasaje-trenova/>

¹⁶ Declaratoria Zona Típica "Pasaje Trénova". Departamento de Patrimonio y Turismo- Secplac, I.Municipalidad de Rancagua.

¹⁷ La solicitud de declaratoria fue realizada al CMN, por la Ilustre Municipalidad de Rancagua, mediante carta del Comité de Adelanto Pasaje Trénova (Ingreso CMN N° 3320 del 03.06.2019), y comprende la protección del conjunto urbano que dio residencia a profesionales norteamericanos de la empresa "Braden Copper Company", explotadora de la mina de cobre "El Teniente".

para tramitar la Declaración de Zona Típica Pasaje Trénova (15 casas) para darle sostenibilidad en el tiempo, y garantizar que las futuras intervenciones urbanas y de proyectos privados en los inmuebles armonicen con el entorno urbano y con la expresión arquitectónica del conjunto habitacional.¹⁸

D.- Población Esperanza



Fuente fotografías: SURPLAN 2020

Esta población surge espontáneamente y se consolida en el “extramuro” de la ciudad, incorporándose a ella a medida que se planifican las poblaciones antes citadas. Actualmente adquiere valor por ser un referente de una tipología vernácula que perdura en una privilegiada ubicación.

E.- Pasaje Hoffman 1

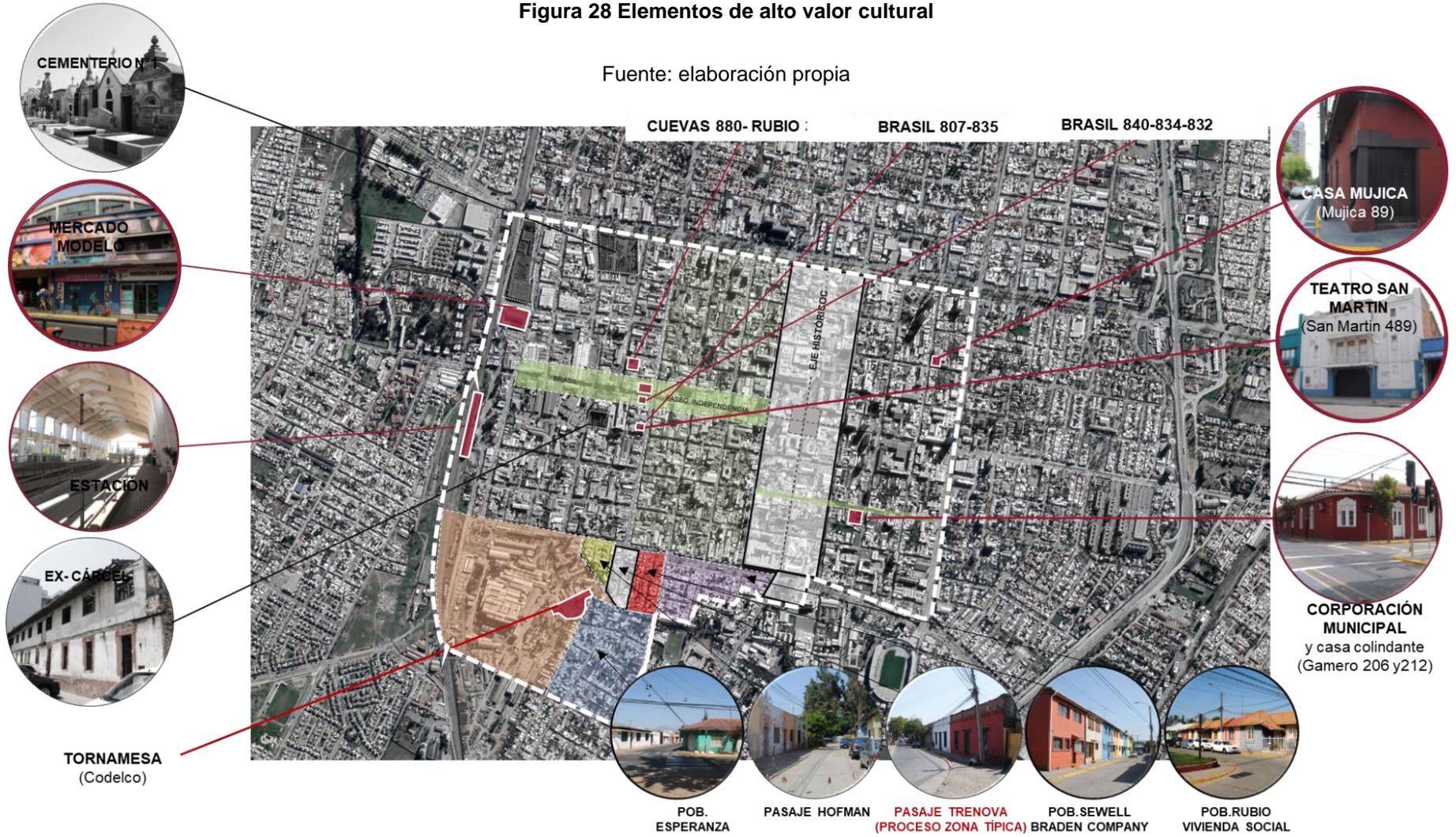


En lo que fuera el sitio de la Fábrica Nacional de Botellas, Don Víctor Hoffman construye un conjunto de viviendas en la década de los años 30. Estas viviendas se suman a las otras poblaciones obreras del sector.

¹⁸ Declaratoria Zona Típica “Pasaje Trénova”. Departamento de Patrimonio y Turismo- Secplac, I.Municipalidad de Rancagua.

Figura 28 Elementos de alto valor cultural

Fuente: elaboración propia



CAPITULO II MEMORIA EXPLICATIVA DEL PLAN SECCIONAL

I.- PLAN REGULADOR COMUNAL VIGENTE

I.1 Modificaciones y normas vigentes

Cuadro 2 Instrumentos normativos vigentes¹⁹

D.O.	MODIFICACIÓN	TEMA
25/09/1990	Aprobación PRC de Rancagua	
13/08/1992	Modif PRC Tramitación N°1	Modifica descripción del L.U., vías, y usos de suelo para bencineras
15/09/1994	Modif PRC Tramitación N°2	Extracto de Dcto. Expropiatorio
15/09/1994	Modif PRC Tramitación N°3	Extracto de Dcto. Expropiatorio
19/05/1995	Modif PRC Tramitación N°4	Modifica zonas R2 y SM1, y crea zonas EQ y CB
15/05/1995	Modif PRC Tramitación N°5	Replanteo zonificación industrial, Ensanche calle D. Portales y redefinición zona C-4
22/12/1995	Modif PRC Tramitación N°6	Cambio de uso de suelo sector calle Bombero Ruiz- Díaz
01/04/1996	Modif PRC Tramitación N°7	Replanteo vialidad estructurante línea de edificación Avda. Millán, Avda. P. de Valdivia, apertura prolongación calle Zañartu
05/11/1997	Modif PRC Tramitación N°8	Modifica varios artículos de la Ordenanza Local, que detalla.
12/11/1998	Modif PRC Tramitación N°9	Se modifica la Zona SM1 en lo que se refiere a la creación de una subzona
16/07/1999	Modif PRC Tramitación N°10	Modifica ART 32, trazado vial de Avda. Illanes tramo Avda. Alameda Bernardo O'Higgins – Avda. Grecia.
18/10/2002	Modif PRC Tramitación N°11	Modificación Zonificaciones que componen la red de Parques Urbanos, modificación al ART 36/ Equipamiento Educativo.
27/05/2003	Modif PRC Tramitación N°12	Incorporación Zona EQ-EDU1/ al Rol de Avalúo 12043-19
01/07/2005	Modif PRC Tramitación N°13	<ul style="list-style-type: none"> • Modificación al Plano Regulador de las Zonificaciones que componen el área contenida entre las calles Av. Cachapoal, Av. Las Torres, Calle Río Loco y Ruta 5 Sur. • Modificaciones a la Ordenanza Local del Plano Regulador Comunal • Incorporación de vialidad en el área contenida entre las calles Av. Cachapoal, Av. Las Torres, Calle Río Loco y Ruta 5 Sur.
08/11/2005	Modif PRC Tramitación N°14	Efectúa modificaciones a las zonificaciones EQ-CB, CH, EH ,C3 y al ART 36 de la Ordenanza Local del PRC vigente.
28/07/2006	Modif PRC Tramitación N°15	En 11 temas: Efectúa modificaciones a la Ordenanza Local y el Plano, en: Extensión Límite Urbano/ Modificaciones y correcciones a la Ordenanza Local del PRC/ Redefinición Barrio Industrial/ Replanteo zona C2 Centro Histórico/ Barrio Estación/ Replanteo Perfil Vialidad Estructurante/ Definición Ubicación Terminales Transporte y Depósito o Almacenamiento de Buses-Camiones/ Zona R5 Villa El Portal/ Zona IA Hogar Santa Rosa/ Red de Parques Urbanos y Ciclovías/ Replanteo Zona Z20

¹⁹ Fuente: Texto-Refundido-OPRC-Enero-2017_Mod20, entregado por Contraparte del presente Estudio, y <https://rancagua.cl/index.php/plan-regulador-comunal> Plan Regulador Comunal, Modificaciones

D.O.	MODIFICACIÓN	TEMA
26/02/2009	Modif PRC Tramitación N°16	En 6 temas: Modificaciones y Correcciones a la Ordenanza del Plan Regulador Comunal Replanteo Sector Sur Oriente Replanteo y/o Aclaraciones a la vialidad Estructurante del Plan Regulador Comunal Reforzamiento del Corredor Urbano Millán-Carretera El Cobre Zona PE (Portal Estación).
06/02/2010	Modif PRC Tramitación N°17	Efectúa modificaciones a la Ordenanza Local, en los siguientes temas: Clasificación de la vialidad estructurante y Prórroga de la Declaratoria de Utilidad Pública de la Vialidad Estructurante y Parques Urbanos.
30/11/2011	Modif PRC Tramitación N°18	En 5 temas: Replanteo Sector Villa Cordillera Modificaciones y Correcciones a la Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal Replanteo Zona Industrial "IA" en Sector Sur Oriente Replanteo, Eliminación, Incorporación y/o Aclaraciones a la Vialidad Estructurante del Plan Regulador Comunal Replanteo Zona EQ-PU1 (ex ANFA)
28/03/2012	Modif PRC Tramitación N°19	En 3 temas: Incorporación del Área Urbana Intercomunal al Plan Regulador de Rancagua Modificaciones, Correcciones y Aclaraciones a la Ordenanza del Plan Regulador Comunal Modificaciones, Correcciones y Aclaraciones al Plano del PRC de Rancagua.
11/01/2017	Modif PRC Tramitación N°20	En 5 temas: Modificación al plano oficial del plan regulador de Rancagua. Incorporación de áreas urbanas intercomunales al plan Regulador de Rancagua. Modificaciones y correcciones a la ordenanza local, en cuanto a la zonificación del plan regulador comunal. Incorporación de disposiciones de estacionamientos en la ordenanza del plan regulador comunal. Modificaciones a la vialidad estructurante del Plan Regulador Comunal.
10/12/2020	Modif PRC Tramitación N°22	En 3 temas: Modificación a la Ordenanza Local del plan regulador de Rancagua. Creación de zona de conservación histórica, zona de amortiguación, reconocimiento de las zonas típicas y zona monumento nacional, contenida en el área de estudio. Modificaciones a la vialidad estructurante

Fuente: Información I. Municipalidad de Rancagua

Como se aprecia en el cuadro anterior, la base normativa del área urbana de la ciudad tiene 30 años de antigüedad aun cuando ha tenido varias modificaciones. Consigna 21 modificaciones

con publicación en D.O. más 1 modificación en proceso de tramitación, la N°21 de 2018. Las que datan de los últimos 20 años fueron enfrentadas mediante la agrupación de diversas temáticas, unas para agregar o modificar disposiciones de la ordenanza, otras por modificaciones de la zonificación y otras relativas a la vialidad estructurante.

Es de interés mencionar aquellas que tiene impacto directo en el área del presente Estudio, que son las siguientes:

- N°17 de 2010 referida a la prórroga de la afectación por vialidad y áreas verdes, que incluyó todas las calles, vialidad pública, del polígono en estudio;
- N°16 de 2009 que define perfiles viales y arborización, además de ciclovías que se señalan en el perímetro del área de estudio;
- N°15 de 2006 incluye el replanteo de la zona centro histórico, en que modifica la zonificación con la EH y fusiona el resto en CH y define paseo peatonal los ejes centrales norte- sur y oriente- poniente;
- N°14 de 2005 incorpora el uso de suelo habitacional en 1er piso en ZC3, ZCH y ZEH, modifica la condición de centros de barrio en los usos de equipamiento, excluye el área central (área de este estudio) para flexibilizar requisitos para emplazar establecimientos educacionales de nivel parvulario;
- N°11 de 2002 cambio de zona en sector de calle B. Ricardo Ruiz Díaz a EQ-PU2
- N°22 de 2021 Creación de zona de conservación histórica, zona de amortiguación, reconocimiento de las zonas típicas y zona monumento nacional, en el damero central

En este contexto temporal, y en el marco regulatorio vigente de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, su Ordenanza y los instructivos MINVU- DDU que derivan, se aprecia la desactualización que provoca gran dificultad en la aplicación normativa y en la comprensión de las zonas. Sin considerar la administración poco clara que puede resultar hasta arbitraria en su aplicación.

Al caso interesa presentar las condiciones vigentes del área de estudio, aproximada a 235 Hás. cuya variada subdivisión, que se aprecia en imagen adjunta da cabida a 12 zonas diferenciadas en los usos de suelo y en las condiciones urbanísticas.

I.2 Usos de suelo y condiciones urbanísticas

En cuanto al uso de suelo, el correspondiente a **vivienda**, que se encuentra en 9 de estas zonas, está normado con particularidades que se señalan a continuación. Demás está incluir zonas como IA e IE las cuales reiteran una condición de uso de suelo residencial de OGUC, cual es la vivienda de cuidador.

La zona **C1** está presente en una pequeña proporción del área de estudio, aprox. 1 Há en el extremo sur oriente y todo el costado oriente, más dos retazos de manzana que agregan poco más de 1Há. en el borde norte poniente. En la aplicación normativa incorpora normas de expresión de imagen urbana tales como soterramiento de cables, iluminación peatonal, exigencia de especies arbóreas definidas para el espacio público y para el espacio privado. Al igual que en la zona **PE** con una superficie de aprox. 7 Há. en el costado poniente sur del área.

Las zonas de connotación patrimonial que ocupan una gran superficie de aprox. 103 Há., en zona **CH** se establece condiciones de expresión arquitectónica para el espacio público tales como redes soterradas, pavimentos de veredas, exigencias de mobiliario urbano vinculadas a plano tipo de Asesoría Urbana, con excepción de vías sujetas a diseño específico.

Dentro del área de estudio, en el polígono comprendido por las calles Tte J.M Campos y Alcázar, por el poniente y oriente respectivamente, y por las Avdas. Bdo. O'Higgins por el norte y Millán por el sur, aplica el Decreto Ex. N°228 del 16/01/2020 que aprueba la Imagen Objetivo de la Modificación al Plan Regulador Comunal de Rancagua para la Declaración de Zona de Conservación Histórica al denominado Eje Estado y Zona de Amortiguación, y Declaración de 22 Inmuebles de Conservación Histórica contenidos dentro del Área De Estudio.

Figura 29 Área de modificación N°22



Esta modificación señala por objetivo principal consolidar y proteger la Morfología Arquitectónica Patrimonial que tiene actualmente el "Eje Estado", y rehabilitar la desarticulación entre lo preexistente y lo nuevo, garantizar el resguardo de los Valores Patrimoniales desde la conservación y la rehabilitación, la definición de la nueva escala del "Eje Estado", la integración de lo nuevo y lo preexistente.

El caso de la zona de conservación histórica, **ZCH 1** y su zona de amortiguación, **ZA1** establece restricciones en los usos de suelo, alturas máximas diferenciadas en línea oficial y retranqueo, agrupamiento continuo. Se agregan en la Modificación n°22 condiciones para la expresión arquitectónica de las fachadas en ZCH y se determinan condiciones para la Zona Típiac, los inmuebles protegidos por la Ley de Monumentos Nacionales y se incluyen inmuebles de conservación histórica.

Fuente: Imagen Objetivo Decreto Ex. N°228 del 16/01/2020

Las restantes zonas con uso de suelo residencial: **C3** con aprox. 25 Há., **SM1** con aprox. 12 Há. y **R2** con 7,7 Há., es decir 46 Há. aprox. presentan condiciones urbanísticas aplicables en el marco de un PRC

De tal manera si bien el uso de vivienda está permitido en muchas zonas, en el contexto del marco legal resulta aplicable en aprox. 45 Há. lo que representa 1/5 de la superficie del área de estudio. Las densidades establecidas van entre 385 y 540 Hab/Há, al cruzar con las alturas definidas, a excepción de **R2** (sector de población habitacional), todas según rasante en edificación aislada y pareada, es posible alcanzar dichas densidades.

Las otras zonas presentan condiciones de uso orientadas a los equipamientos, con diferenciación de jerarquía desde equipamiento vecinal hasta equipamiento regional e interurbano, cuya aplicación resulta incompatible con la disposición vinculada con la jerarquía de vialidad que enfrenta el predio. Cabe agregar la particularidad de zona **EQ PU2**, generada para localizar

equipamientos (enmienda N°11 de 2002) en espacios constituidos o por construir como BNUP, al tenor de la OGUC, que asocia exigencias a ordenanzas municipales.

En otros aspectos, el PRC vigente excede las atribuciones vigentes que permite diferenciar coeficientes de ocupación de suelo o de los pisos superiores. Pero además el resultado de esta aplicación por uso en una misma zona por ejemplo en tamaños de predios con ocupaciones de suelo diferentes con exigencias de antejardín diferenciada y también de altura máxima entrega una morfología no definida, con mixicidad que resta condiciones de identidad. Cabe agregar que en algunas zonas dispone alturas mínimas a la edificación, lo cual también excede atribuciones a este IPT.

Incluye reiteradamente condicionantes según zonas, en general relacionadas a alturas máximas, conforme a los anchos de las vías que enfrenta, en párrafos que fundamentan (propio de la memoria explicativa) la decisión normativa. En éstos aparecen de modo confuso el concepto de línea, en cuanto a aquella que define la distancia al deslinde con el bien de uso público para levantar la edificación, incluso define otros conceptos como “plano de fachada” en base a una “primera línea constructiva y/ segunda línea constructiva”. En otros casos define una “línea de antejardín mínimo”, “línea de cierre de la propiedad”.

Es en este contexto que la norma vigente presenta confusiones para su aplicación.

Las condiciones urbanísticas aplicables actualmente al área del Plan Seccional se resumen a continuación y se ilustra la zonificación en página siguiente:

Cuadro 3 Condiciones urbanísticas vigentes

CONDICIONES DE EDIFICACION *	ZONAS															
	MODIFICACION Nº22		Patr.	Mixta / Corredor				Equipamiento		Residencial		Productiva		Portal Estación		
	ZCH 1	ZA 1	CH	C3	SM 1	C1	C4	EQ CB	EQ CB1E	R1	R2	IE	IA	PE		
Densidad Máxima (hab/Há)	No exige	No exige	NA	No exige	385	500	NA	NA	NA	540	480	NA	NA	350		
Altura máxima (PISOS) edificación AISLADA	NA	NA	6,3	NA	Rasante		Rasante	OGUC	Rasante	Rasante	3,5	Rasante		OGUC		
Altura máxima (PISOS) edificación PAREADA	NA	NA		NA				NA					4	NA	NA	NA
Altura máxima (PISOS) edificación CONTINUA	4,5	4,5		6,3	3	3						OGUC		2	2	NA
Ocupación máxima de suelo	0,8	0,8	1	1	0,7	0,8	0,7	0,6	0,8	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9		
Coeficiente máximo de constructibilidad	0,3	0,4	6	6	2	4	2	2,5	4	2	1,2	1,5	1,5	5		
Sistema agrupamiento	C	C	C	C	A P C	A P C	A P C	A P	A P C	A P C	A P C	A	A	A C		
Antejardín mínimo (m)	NO	NO	NO	NO	3	Art. 15	Art. 15	5	NO	3	3	5	5	Optativo		

* El PRC vigente fija condiciones diferenciadas por uso, lo que excede las atribuciones. Para efectos de este cuadro se expresan los valores máximos

Art. 15 indica que los antejardines serán opcionales, solo son exigibles cuando más de la mitad de la cuadra

Figura 30 Zonificación PRC vigente en área de estudio



Fuente: Elaboración propia

I.2.1.- Vialidad

Las condiciones viales en esta área, cuya trama casi en la mitad está conformada por (zonas CH y EH) el damero colonial de perfiles muy angostos, y en el resto por la prolongación hacia el poniente algunas de las calles transversales y otras trazadas según el desarrollo inmobiliarios en las zonas con usos de vivienda, resulta insuficiente en cuanto la carga que entregan los usos de suelo y sus condiciones. En las zonas de damero mencionada la ocupación de suelo alcanza al 100%, al igual que en C3 que aporta otro gran porcentaje de la superficie total, y casi en todos, excepto en zonas EH y AV PU, la norma dispone cantidad mínima de estacionamientos según usos permitidos.

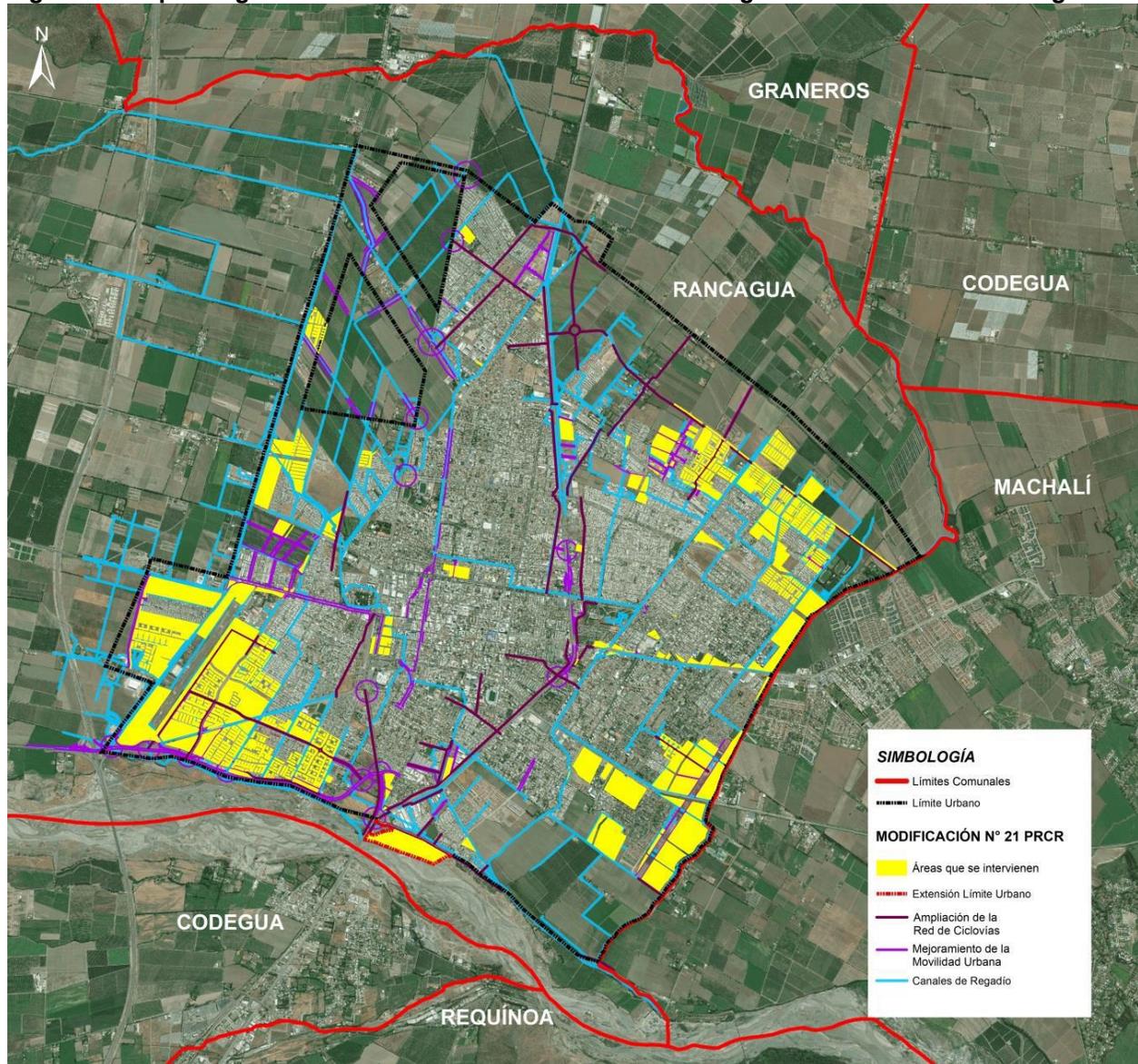
Se agrega el numeroso condicionamiento que se da a las zonas y sus condiciones urbanísticas según los anchos del espacio público destinado a vialidad, como se ha señalado en el punto anterior.

I.2.2.- Modificaciones del PRC en curso

A.- Modificación N°21-2018

La modificación N°21 cuenta con el inicio del proceso de E.A.E.²⁰, con la Imagen Objetivo definida y con el proceso de participación temprana iniciado a nivel de los órganos de administración del Estado y de la ciudadanía²¹.

Figura 31 Esquema general de la Modificación N° 21 del Plan Regulador Comunal de Rancagua.



²⁰ Fuente: https://eae.mma.gob.cl/storage/documents/02_Rpt_Ing_PRC_Rancagua_M21.pdf. Respuesta de la Seremi de Medio Ambiente de la Región de O'Higgins Ord. N°195 del 18/06/2018.

²¹ Fuente: https://rancagua.cl/upload/pdf/resumen_ejecutivo.pdf Información del portal institucional de la I. Municipalidad de Rancagua

Fuente: Documento IMAGEN OBJETIVO MODIFICACIÓN N° 21 DEL PLAN REGULADOR COMUNAL DE RANCAGUA - ASESORÍA URBANA - ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE RANCAGUA - JUNIO, 2019

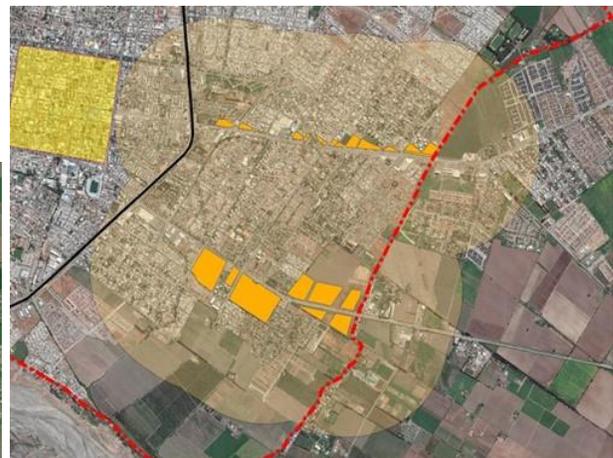
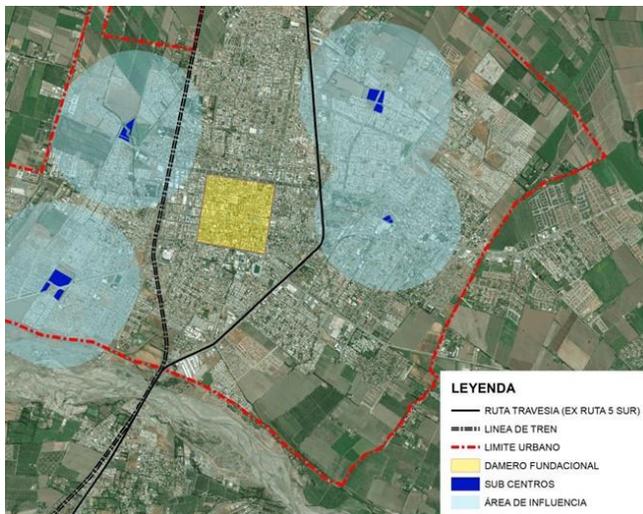
Conforme al estudio de esta modificación, y como se aprecia en imagen adjunta, se afecta la mayor parte del territorio previsto por el Plan Regulador Comunal de Rancagua actual, se modifican 531 hectáreas distribuidas en el territorio, a la que se suma una superficie importante, perteneciente a una parte del Área Verde Intercomunal (ZAV), 21,3 hectáreas, establecida en el Plan Regulador Intercomunal de Rancagua (PRIR). Se integran 21Has. De ZAV del PRI.

Según diagnóstico, el área de este Estudio queda comprendida en el polígono centro de desarrollo comunitario centro. Los lineamientos estratégicos generales se enmarcan en contener el crecimiento urbano para impedir la ampliación de los límites urbanos. Y aquellos específicos en la modificación para un territorio integrado, particularmente en relación con el centro, es la ampliación de la integración urbana del sector centro poniente entre la Estación de FF.CC. de Rancagua y el centro histórico—urbano, impulsando su revitalización urbana. Y también la integración de los canales de regadío existentes, a la Red de Parques Urbanos y Áreas Verdes.

Otros dos lineamientos de influencia directa con esta área del presente estudio son Creación y fortalecimiento de subcentros Creación de los Subcentros nororiente, sur poniente y centro poniente, y fortalecimiento del existente, ubicado en Av. Einstein y de los Corredores Urbanos de Av. Miguel Ramírez y Carretera El Cobre.

Figuras 32 Creación y fortalecimiento Corredores Urbanos Av. Miguel Ramírez y Carretera El Cobre

Creación de los Subcentros nororiente, sur poniente y centro poniente, y fortalecimiento del existente, en Av. Einstein



LEYENDA

- RUTA TRAVESIA (EX RUTA 5 SUR)
- LINEA DE TREN
- - - LIMITE URBANO
- DAMERO FUNDACIONAL
- SUB CENTROS
- ÁREA DE INFLUENCIA
- ÁREA DE INFLUENCIA
- CORREDORES_URBANOS

Fuente: Documento IMAGEN OBJETIVO MODIFICACIÓN N° 21 DEL PLAN REGULADOR COMUNAL DE RANCAGUA - ASESORÍA URBANA - ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE RANCAGUA - JUNIO, 2019

I.3 Ordenanzas locales

Las ordenanzas vigentes relacionadas con el espacio urbano, y que complementan cualquier norma de diseño son las Ordenanza de Iluminación y Ordenanza de Diseño del Espacio Público

En Decreto Exento N° 4365 (23/11/2018) consta la aprobación de las modificaciones y complementaciones a la Ordenanza de Municipal de Iluminación Pública, contenidas en el

Decreto Exento N.º 4706, de fecha 19 de noviembre de 2017. Está constituida por disposiciones a los proyectos pertinentes e incorpora condiciones de eficiencia energética conducentes a un cuidado del medio ambiente por el ahorro de energía.

El Decreto 4207 del 13/11/2018 aprueba Ordenanza y complementación con Manual e Instructivo de Aplicación de ordenanza local sobre diseño y construcción del espacio público, áreas verdes y parques de la comuna de Rancagua. Esta norma que define en su manual diseños de mobiliario urbano permite prever una unidad para el espacio público como factor identitario de la ciudad, dar homogeneidad y equidad a los diferentes sectores y zonas en las áreas verdes incorpora además requerimiento de la mejor utilización del agua para riego. Incorpora obligaciones con condiciones de sustentabilidad del espacio público.

Representa el complemento al plano de detalles y la base para desarrollo de planes maestros en aplicaciones de aportes a la construcción del espacio público, así como a los incentivos en nuevos gravámenes.

II.- SINTESIS DE DIAGNÓSTICO

A continuación, se presenta una Síntesis de los Diagnósticos Ambiental y participativo y una Síntesis integrada con los temas relevantes de Morfología Urbana, Funcional, Socioeconómico, Mercado e Imagen Urbana, cuyos desarrollos se adjuntan como Anexo de información del estudio. Como último punto de esta síntesis se reseñan los conflictos y oportunidades centrales que afectan al centro de Rancagua.

II.1 Diagnóstico ambiental

A.- Oportunidades

- Existen medidas contempladas en el Plan de Descontaminación de la zona saturada del Valle de O'Higgins en la actualidad y a futuro tendientes a disminuir la contaminación (MP 10 Y MP 2,5), dando cumplimiento a la norma primaria. Con ello se reducen algunos de los contaminantes que afectan la salud de las personas y a la vez disminuyen las emisiones de contaminantes que generan el aumento de la temperatura en la atmósfera, el cambio climático.
- En la zona saturada del Valle de O'Higgins existe un Plan de Descontaminación vigente desde el año 2013 (norma primaria MP 10) y un anteproyecto publicado en octubre de 2019 para la norma primaria de MP 2,5 y MP 10. Con ello se establecen una serie de medidas, que desde el 2013 se han estado tomando, sin embargo considerando que las partículas de MP 2,5 generan efectos más adversos sobre la salud de la población resulta relevante las acciones que se esperan realizar, especialmente en la Zona A, donde se localiza la ciudad de Rancagua y Machalí. Entre las acciones se encuentran: control de emisiones asociada a calefacción domiciliaria, control de emisiones de quemas agrícolas e incendios forestales, control de emisiones de fuentes fijas residenciales, industriales y comerciales, control de emisiones del transporte, compensaciones de emisiones a fuentes fijas, Plan operacional de gestión de episodios críticos, programa de educación ambiental y difusión y fiscalización, verificación y cumplimiento del Plan.
- El área de estudio, debido a sus características y problemáticas ambientales permite incorporar medidas para disminuir los impactos del cambio climático y la existencia de islas de calor, en función de un confort térmico.
- En el área de estudio existen predios sin uso (sitios eriazos) o subutilizados en el área de estudio, en total se reconocen 594 m² de sitios eriazos, los que pueden ser un aporte a la ciudad considerando su posible reconversión en espacios verdes o con características

que ayuden a disminuir: el déficit de áreas verdes y las temperaturas de la superficie, como es reconocido en el estudio de la islas de calor de la ciudad de Rancagua.

- El patrimonio local representa uno de los valores más importantes del centro de Rancagua.
- El centro de Rancagua posee en la actualidad ciclovías e incluso paseos peatonales reconociendo lo planteado por el Plan de Transporte de Sectra (2011) y el Plan de Descontaminación del Valle O'Higgins.

B.- Debilidades

- La comuna se encuentra dentro de la zona saturada por MP 10 y MP 2,5, es decir se encuentra dentro de las comunas contaminadas de la Región de O'Higgins.
- La ciudad, y específicamente el centro de la ciudad, se reconoce como uno de los tres focos de mayor temperatura o isla de calor, esto influye sobre la calidad de vida de las personas ya que genera modificaciones en sus modos de vida y el confort térmico de los habitantes.
- Se reconoce para la comuna un constante aumento de las temperaturas, aproximadamente 2°C, y una disminución de las precipitaciones, aproximadamente 80mm, de acuerdo a las proyecciones del modelo de cambio climático al año 2050, lo que genera un nuevo escenario frente al cual la ciudad debe adaptarse y generar transformaciones (urbanas, sociales y económicas), que ayuden a enfrentar el nuevo escenario climático, situación que no es patente en los instrumentos de planificación actual.
- Se reconoce en el área de estudio una escasez de áreas verdes, existen 7 hectáreas para 6.477 habitantes que equivale a un índice de 1 m² por habitante, mucho menor a lo considerado como mínimo por la OMS²², e incluso menor considerando que el estado de mantención malo a regular del 59% las áreas verdes)
- Se reconoce un deterioro de la imagen urbana, debido a la falta de continuidad de espacio por la presencia de sitios eriazos y estacionamientos.
- Existe presencia de estacionamientos (167 m²) en el área de estudio, lo que muestra la falta de coherencia respecto de los planes y programas de gestión transporte de la ciudad y la Región, debido a que ellos incentivan el uso de vehículos y manteniendo el problema de congestión vehicular en el área céntrica, junto a los problemas de accidentabilidad señalados y reconocidos en el centro de la ciudad y en la comuna.

II.2 Diagnóstico participativo

A.- Oportunidades

Morfología urbana

- Existen dos espacios que son apreciados por su renovación urbana y son percibidos como lugares de calidad tanto en su diseño como en su funcionamiento, estos son el Paseo Estado y el Pasaje de Los Bomberos. Por lo tanto, se consideran como dos referentes a seguir al momento de rediseñar espacios similares al interior del centro de la ciudad.
- El Mercado de la ciudad es percibido como un espacio de interés turístico pero que se desaprovecha ya que no existe un programa de renovación. Tiene un potencial ya que está inserto un circuito de alto tránsito.

²² 9 m²/ hab, estandar de medición del índice.

- Los espacios públicos deberían de estar siempre acompañados de sombreaderos ya que gran parte las opiniones de los ciudadanos era la falta de sombra en el centro de la ciudad (falta de arborización), lo que no permitía una estancia grata.

Áreas verdes

- Se indica que el Eje Alameda y Millán, específicamente el bandejón central posee un gran potencial como espacio público y se estarían desaprovechando ya que actualmente no existen dinámicas que lo activen ni mobiliario urbano que llame a su ocupación.
- Existe al interior del damero una red de pequeñas plazas que se pueden recuperar e integrar al sistema de áreas verdes del centro, habilitándolas con juegos infantiles y mobiliario que generen encuentro comunitario.
- Hay edificios de uso público con patios y plazas, que no dialogan con el espacio colindante, la propuesta sería abrir estos espacios ya que serían de gran utilidad para apoyar la red de áreas verdes del centro de la ciudad.

Conectividad

- La creación de ciclovías y paseos peatonales son muy apreciados por la ciudadanía, por su diseño y por su utilidad deberían replicarse en otros lugares del damero.
- Rancagua posee un centro caminable, por lo tanto la peatonalización dentro del damero parece conveniente por la escala de la ciudad y la dinámica comercial que se genera. Se indica que si se lleva a cabo este desafío urbano habría que potenciar lugares de descanso de buenos estándares.

Identidad y Patrimonio

- Existe un importante número de inmuebles patrimoniales que con una buena gestión de difusión hacia la ciudadanía se podrían potenciar, generando así que población tenga una relación más íntima con la historia de su ciudad, y que por lo tanto valore y cuide su patrimonio colindante.

B.- Debilidades

Morfología urbana

- Uno de los principales ejes comerciales (Paseo Brasil e Independencia) del centro de la comuna es percibido como un espacio en deterioro, desordenado, inseguro y que no es amable con el entorno ni con el transeúnte. Falta un proyecto que unifique ambos paseos entregándole al centro de la ciudad es espacio comercial de calidad.
- Se percibe el sector norte del damero como un espacio en deterioro y abandono, no se ve inversión pública ni privada en el espacio público, esto ha provocado la aparición de focos de delincuencia generados, principalmente, por la instalación de una “zona roja” en el sector.
- Se evidencia que el centro de la ciudad se está despoblando, la desaparición de la vivienda y su escasa oferta a generado que el centro histórico esté abandonado y desplazado como zona de interés para nuevos núcleos poblacionales que podrían dinamizarlo.
- El centro de la ciudad, luego del cierre del comercio, queda completamente despoblado, esto es percibido como un aspecto negativo ya que las ciudades deberían ser atractivas tanto en sus jornadas diurnas como nocturnas, se cree que Rancagua posee un potencial para generar focos de atracción (oferta gastronómica, cultural, comercial) y así dinamizar este espacio en horario nocturno.

- El circuito del Mercado, Rodoviario, Pérgola de Flores y Cementerio, se aprecia como un sector importante de la ciudad, un foco de dinamismo comercial y fundamental para el sector, pero se indica que no existe una fluida conversación entre estas zonas, se debería generar ideas/proyectos que entreguen una coherencia urbana en lugar y así, aparte de su carácter comercial, se podría potenciar su carácter patrimonial, folclórico y comercial.
- El mobiliario urbano del damero es percibido como insuficiente con bajos estándares tanto estéticos como de utilidad (basureros, bancos, paraderos, señalética).

Áreas verdes y espacio público

- Existe una percepción generalizada de escasez de áreas verdes, arborización y una gran deficiencia de sombra natural en el centro de la ciudad. Nuevamente se recalca en la urgencia de generar espacios y áreas verdes que desde su diseño inicial contemplen ideas de sombreaderos u otro tipo de elementos que ayuden a enfrentar las altas temperaturas que se existen en la actualidad y que aumentarían en el tiempo.

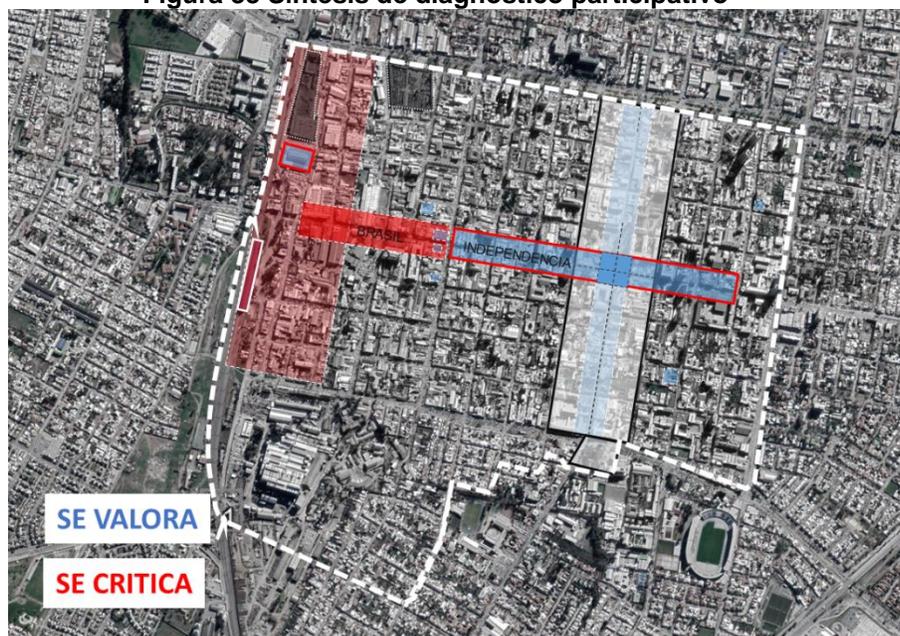
Conectividad

- Excesivo tráfico vehicular lo que genera un conflicto con el peatón y el ciclista. Se percibe una contaminación acústica por el exceso de medios de transporte en un radio pequeño.
- La existencia de estacionamientos en calles angostas obstaculiza la circulación vehicular, esto se extiende en todo el centro de la ciudad.

Identidad y Patrimonio

- El patrimonio construido del centro de la ciudad no es conocido por la mayoría de los ciudadanos. No obstante, en el área estudiada existen bastantes inmuebles de carácter patrimonial que poseen, a su vez, una interesante historia asociada a la identidad de la comuna.
- Inexistencia de señalética, Tótem informativos, programas educativos que estimulen el conocimiento del patrimonio al interior del centro de la ciudad.

Figura 33 Síntesis de diagnóstico participativo



Fuente: Elaboración propia

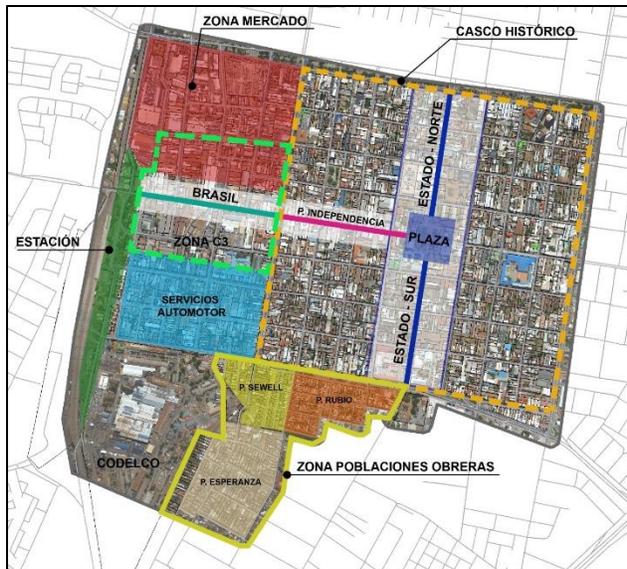
II.3 Síntesis integrada

A la luz de los diagnósticos por área temática efectuados, se sintetizan fortalezas y restricciones comunes para los 3 instrumentos, entendiendo que todos ellos apuntan a la renovación urbana, social y económica del área de estudio, y en base a un diagnóstico integral se prefigurará una visión estratégica aplicable para todas las intervenciones del área de estudio.

A continuación se ilustra con las conclusiones por área temática.

Figura 34 Conclusiones por área temática

Morfología urbana :Zonas homogéneas



Diagnóstico funcional: Principales hallazgos

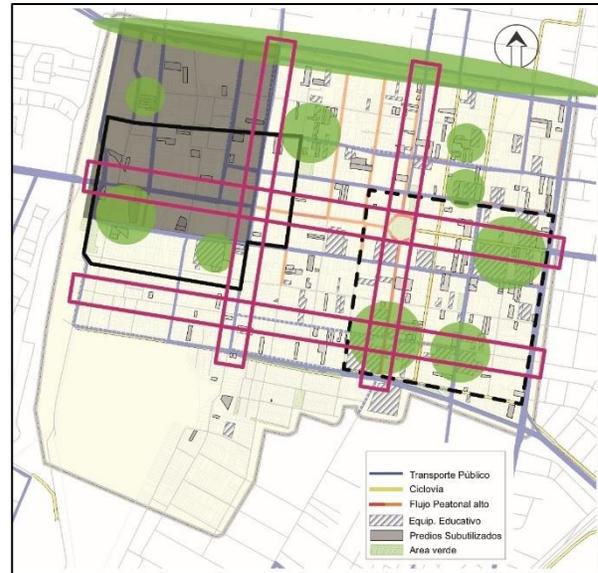
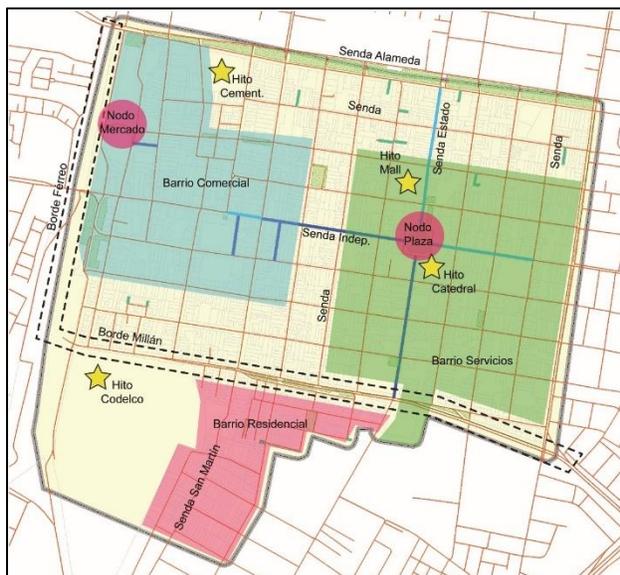
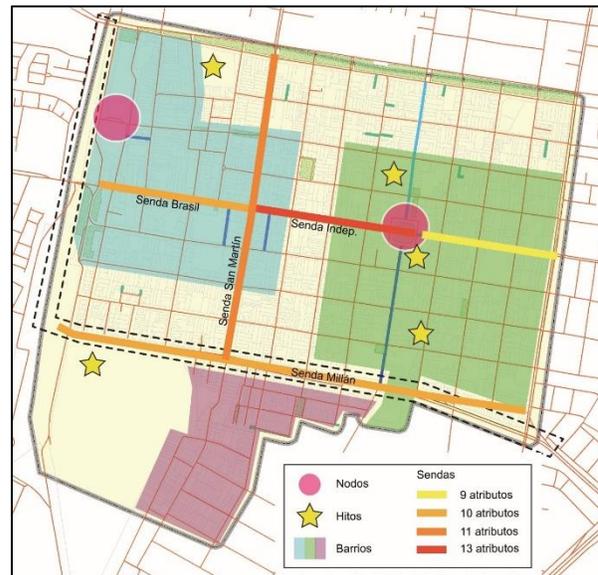


IMAGEN URBANA : Elementos de la imagen



Valoración de sendas



Se incluye para cada temática el desarrollo FODA y la relación con el posible ámbito de acción aunque excede en muchos casos el ámbito del Plan Seccional, pero permite establecer cómo será abordado por las diferentes herramientas de planificación, gestión e inversión.

Cuadro 4 Síntesis FODA

	FORTALEZAS / POTENCIALIDADES	RESTRICCIONES /AMENAZAS	AMBITO DE ACCION
DIAGNOSTICO AMBIENTAL	<p>Plan de Descontaminación que permitirá disminuir la contaminación</p> <p>posibilidad de incorporar medidas para disminuir impactos del cambio climático y existencia de islas de calor, en función de un confort térmico</p> <p>existencia sitios eriazos o subutilizadas que son posibles de reconvertir en espacios verdes</p> <p>patrimonio local valorado</p> <p>incorporación constante de nuevas ciclovías y calles peatonalizadas</p>	<p>Rancagua se encuentra dentro de las comunas contaminadas de la Región</p> <p>centro de la ciudad es foco de mayor temperatura o isla de calor</p> <p>los instrumentos de planificación actual no asumen el aumento de T° que implica el cambio climático</p> <p>escasez de áreas verdes y con estado de mantención malo a regular</p> <p>falta de continuidad del espacio público por sitios eriazos y estacionamientos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Plan Seccional aportará en la consideración de medidas ambientales - Plan Seccional incluye normas urbanísticas e incentivos que mejorarán la conformación y uso sustentable del espacio público - Planos de Detalles fortalecerán la valoración patrimonial - Plan de Gestión incorporará la variable movilidad urbana
DIAGNOSTICO PARTICIPATIVO	<p>Paseo Estado y el Pasaje de Los Bomberos son considerados modelo</p> <p>Mercado como potencial espacio de interés turístico</p> <p>Eje Alameda y Millán con potencial como espacio publico</p> <p>red de pequeñas plazas que se pueden recuperar, así como integrar patios en edificios públicos</p> <p>ciclovías y paseos peatonales son sistemas son muy apreciados y definen la característica de centro caminable</p> <p>importante número de inmuebles patrimoniales reconocidos por la comunidad y que están asociados a la identidad del rancagüino</p>	<p>falta de sombra en el centro de la ciudad y hay escasez de áreas verdes,</p> <p>Paseo Brasil e Independencia, sector norte del damero son percibidos como espacios deteriorados</p> <p>Despoblamiento del centro debido a baja oferta de vivienda, y agudizado por poca actividad nocturna</p> <p>Mercado, Rodoviario, Pérgola de Flores y Cementerio no dialogan</p> <p>mobiliario urbano del damero es percibido como insuficiente y de bajo estándar</p> <p>excesivo tráfico vehicular lo que genera un conflicto con el peatón y el ciclista</p> <p>estacionamientos en calles angostas obstaculiza la circulación vehicular</p> <p>Inexistencia de acciones que estimulen el conocimiento del patrimonio</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Plan de Gestión incorporará la variable áreas verdes y espacio públicos con orientaciones para el diseño, arborización, y otras inquietudes de los ciudadanos - Plan Seccional se orienta específicamente a incentivos que promuevan el uso residencial - Planos de Detalles fortalecerán la valoración patrimonial - Plan de Gestión incorporará la variable movilidad urbana - Plan de Gestión incorporará la variable patrimonial con propuestas de acciones de difusión y educación

	FORTALEZAS / POTENCIALIDADES	RESTRICCIONES /AMENAZAS	AMBITO DE ACCION
DIAGNOSTICO DE LA MORFOLOGÍA URBANA	<p>potencial renovación debido a la subutilización de la norma actual</p> <p>zonas del damero con morfologías predominantes claras</p> <p>cambios normativos permitirán consolidar un espacio público más amplio</p> <p>Eje Histórico muy valorado, bien mantenido y priorizado para iniciativas municipales</p> <p>se identifican inmuebles y zonas de interés patrimonial que pueden fortalecer los atractivos del centro</p>	<p>pérdida de calidad ambiental, déficit y mala disposición de los espacios verdes públicos</p> <p>ausencia de dinámica de renovación por obra nueva</p> <p>alta rentabilidad del comercio demora las iniciativas de renovación para incorporar vivienda o aumentar la ocupación del suelo</p> <p>situaciones disimiles en una misma calle debido a cambios normativos</p> <p>sector de mercado y rodoviario es un área de baja calidad del espacio público</p> <p>Muy pocas manzanas tienden al uso habitacional, confirmando el proceso de despoblamiento</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Plan de Gestión incorporará la variable áreas verdes y espacio públicos con orientaciones para el diseño, arborización - Los 3 instrumentos pondrán énfasis en los sectores más deteriorados - Plan Seccional se orientará a definir una norma urbanística detallada para la renovación e incentivos para el uso residencial - Planos de Detalles fortalecerán la valoración patrimonial aumentando los atractivos
DIAGNOSTICO DE LA FUNCIONALIDAD	<p>Rancagua es un polo concentrador de servicios para toda la región</p> <p>Áreas con roles vitales para la centralidad del damero con gran número de visitantes diarios</p> <p>hay iniciativas sobre el tema de la congestión y movilidad</p> <p>alta intensidad de la movilidad peatonal</p> <p>buena accesibilidad del damero para desarrollo de equipamientos para la ciudad y región</p> <p>gran mayoría de equipamientos educativos concentrados en el damero</p> <p>oportunidades donde convergen predios subutilizados con equipamientos educativos</p>	<p>importantes problemas de congestión vehicular, aumentados por recorridos de transporte público con paradas indefinidas, y en área nor poniente por transporte público y a la carga y descarga que provoca conflictos.</p> <p>creciente demanda de vehículos motorizados no podrá ser absorbida aumentando el ancho de las calzadas</p> <p>conflictos constantes entre peatones y ciclistas</p> <p>sector con predominio comercial presenta un espacio público deteriorado</p> <p>no se evidencian sectores para desarrollo de grandes parques</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Plan de Gestión incorporará la variable movilidad urbana - Plan de Gestión podrá proponer estrategias de parques de bolsillo o en continuidad para mitigar islas de calor y el déficit de áreas verdes. - Plan Seccional se orientará a definir una norma urbanística que fortalezca la jerarquía del centro

	FORTALEZAS / POTENCIALIDADES	RESTRICCIONES /AMENAZAS	AMBITO DE ACCION
SOCIO ECONOMICO	<p>población comunal muestra una evolución relativamente estable y tiende a mayor presencia de jóvenes</p> <p>hay actividades de importancia regional en el área de estudio</p> <p>se presentan ventajas para reforzar su centralidad y renovarse por su condición de nodo de transporte.</p>	<p>mayor presencia de hogares unipersonales</p> <p>las patentes muestran limitada diversificación en áreas como Esparcimiento y Hospedaje.</p> <p>el área céntrica real de la ciudad está constituida por los Barrios Brasil y Centro</p> <p>una demanda crecientemente y solvente opta por otros polos de desarrollo en la ciudad</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Plan de Gestión incorporará la variable de fomento al comercio y actividades económicas diversificadas - Plan Seccional se orienta específicamente a incentivos que promuevan el uso residencial en el centro
DIAGNOSTICO DEL MERCADO DEL SUELO	<p>Mercado de suelo dinámico en la ciudad</p> <p>Revalorización de las áreas centrales como lugar de residencia</p> <p>proporción creciente de unidades de departamentos en la oferta</p> <p>un mercado relativamente dinámico de inmuebles usados que da cuenta de un área céntrica activa</p>	<p>oferta de vivienda se localiza sólo excepcionalmente en el área de estudio</p> <p>alto precio del suelo debido al gran potencial de constructibilidad que adquieren con la norma</p> <p>En el único proyecto localizado en el damero no oferta unidades de un dormitorio</p> <p>Los incentivos actuales no son suficientes para dinamizar el mercado</p> <p>el alto nivel de subdivisión del suelo dificulta el desarrollo de proyectos inmobiliarios</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Plan Seccional se orienta específicamente a incentivos que promuevan el uso residencial - Plan de Gestión incorporará la variable áreas verdes y espacio públicos para mejorar la calidad de vida de los potenciales nuevos residentes
DIAGNOSTICO DE LA IMAGEN URBANA	<p>en los ejes principales hay agrupamientos homogéneos, edificaciones en buen estado y con planta baja en uso</p> <p>Eje G. Riesco –Independencia –Brasil posee en su tramo central un máximo de atributos y elementos que contribuyen a su fortaleza como espacio público central</p> <p>El paseo independencia está bien equipado de mobiliario y destaca el soterramiento del cableado</p>	<p>en los ejes principales no hay expresiones artísticas, gama de colores armónicas o remates visuales</p> <p>Los tramos comerciales con movilidad compartida ofrecen una imagen urbana negativa de desorden</p> <p>Eje G. Riesco –Independencia –Brasil posee en su tramo oriente una imagen urbana debilitada</p> <p>los letreros publicitarios de los ejes comerciales afectan fuertemente la volumetría y perfil del espacio público</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Plan de Gestión incorporará la variable espacio públicos con orientaciones para el diseño - Plan Seccional se orientará a definir una norma urbanística detallada para la renovación - Planos de Detalles fortalecerán determinadas morfologías mejorando la imagen urbana

II.4 Conflictos y oportunidades centrales

El problema medular del centro histórico es su difícil adaptación a las exigencias de atractivo y centralidad que demanda el crecimiento de la ciudad. Rancagua, con un marcado crecimiento en extensión, experimenta un parcial desplazamiento de actividades centrales hacia otros polos de desarrollo residencial y de servicios que se localizan principalmente hacia el oriente, mientras el centro histórico pierde atractivo, especialmente como lugar de residencia.

Pese a mantener gran parte de los servicios públicos y privados, además de una fuerte actividad comercial, el centro histórico muestra limitada regeneración de sus espacios públicos, escasa capacidad de acogida como lugar de recreación, elevada congestión vehicular y limitadas facilidades para el recorrido peatonal, así como áreas deterioradas e inseguras, especialmente en el sector poniente (barrio Brasil). Su tendencia al despoblamiento es una manifestación de esos factores de deterioro y pérdida de atractivo, a la vez que los refuerza, por lo que despertar el interés de vivir en el centro y generar una oferta que lo haga posible, constituye el principal desafío. De hecho, será la medida del éxito de un plan de regeneración del damero fundacional, porque implica la culminación de logros en diversas áreas.

La norma urbanística es una herramienta imprescindible en la creación de condiciones de regeneración del polígono central, pero hay que tener presente que la falta de regeneración del sector no se debe a la existencia de restricciones normativas a remover o a inexistencia de estímulos normativos (establecidos como condiciones en el PRC vigente). De hecho, existen normas relativamente generosas que en general no se aplican, puesto que no se desarrollan proyectos inmobiliarios en altura que, en cambio, proliferan en otras áreas de la ciudad. Así también, los programas de subsidio habitacional del MINVU (especialmente DS 01 y DS 19) que se aplican en proyectos habitacionales de otras áreas de la ciudad serían igualmente aplicables en el damero central.

Por cierto, será necesario revisar las normas urbanísticas vigentes, pero especialmente para adaptarlas a otras áreas de iniciativa. Previo a detenernos en éstas, cabe mencionar dos modificaciones en trámite del PRC vigente que al materializarse constituirán importantes focos de oportunidad para la regeneración del centro: la primera es la Modificación N° 21 del PRC, que incluye el mejoramiento de Miguel Ramírez y de la Carretera del Cobre como corredores urbanos, lo que contribuirá a una mejor conectividad entre el centro y el oriente de la ciudad. Esa modificación del PRC también incluye la transformación de la calle Vicente Calvo en avenida, como parte de una intervención mayor sobre el espacio público que enfrenta a la Estación de FFCC, que es parte del sector más deteriorado del damero central. Por otra parte, la Modificación N°22 del PRC, también en trámite, propone declarar como Zona de Conservación Histórica el Eje Estado, lo que deberá acompañarse de acciones de recuperación del espacio público y de protección patrimonial de los inmuebles, con lo cual deberá coordinarse el presente estudio.

Como decíamos, los conflictos que limitan la regeneración y recuperación de atractivo del centro como lugar para vivir, atrayendo inversión en proyectos residenciales en complemento con las otras funciones urbanas que desempeña, no se deben principalmente a trabas de la normativa urbana (probablemente lo más fácil de remover). Antes de detallar los factores mencionados, cabe mencionar una gran ventaja que tiene el sector y será determinante para su regeneración: éste es un área céntrica real, no sólo histórica, que alberga gran parte de las funciones centrales de la capital regional, por lo que esa vitalidad debe tenerse en cuenta en las acciones a desarrollar.

Identificamos en cambio esas limitaciones en dos factores principales: primero, la progresiva pérdida de atractivo del centro como lugar que ofrece estándares actuales de calidad de vida, debido a los factores ya mencionados. Y segundo, la persistencia de un modelo de negocio inmobiliario que privilegia proyectos de mayor escala que no se adaptan a los fragmentados

predios del área central y que se llevan a cabo más fácilmente en áreas menos consolidadas. Respecto de lo primero, el mejoramiento de calidad de vida urbana a partir de situaciones de deterioro y saturación, abarca una diversidad de aspectos asociados principalmente con el espacio público, lo que constituye una ventaja, pero contiene una condición: no tiene eficacia si se aborda algún aspecto en particular sin integrarse con otros (por ejemplo, acciones sectoriales como mejoramiento del pavimento o de las luminarias, que serán seguramente necesarios, pero no de manera aislada). En este marco cabe destacar dos aspectos de singular importancia, destacados así en las actividades de participación: la congestión vehicular y la falta de acondicionamiento del espacio público para el recorrido peatonal (asociado también a la escasez de áreas verdes y lugares de descanso).

La congestión está fuertemente determinada por el carácter de nodo del transporte que posee el centro (lo que constituye una ventaja, pero condiciona altos flujos), y tiene la limitación de una red vial estrecha y difícilmente modificable en sus perfiles. Pero, sobre ese escenario, será imperativo intervenir, como condición para la viabilidad del centro. Hay aspectos de gestión que probablemente puedan ser optimizados (problemas asociados al flujo escolar), pero es probable que se requiera privilegiar el espacio disponible en una mejor circulación peatonal, por sobre las iniciativas de red de ciclovías, restringiendo éstas a sólo algunos ejes del damero céntrico. El centro de Rancagua tiene la ventaja de que el transporte público sigue siendo el modo predominante de movilidad, por sobre el uso de vehículos privados. Sin embargo, más allá de la posibilidad de restringir estos últimos a sólo algunas vías y de establecer algunas limitaciones a los estacionamientos, habrá que tener en consideración el carácter ineficiente del sistema de transporte que representan los autos colectivos, de gran incidencia en la congestión vehicular del centro. Cabe subrayar que la rigidez del espacio disponible no sólo requiere optimizarse para el tránsito vehicular -ya congestionado-, sino para ampliar el limitado espacio de uso peatonal.

El escaso acondicionamiento del espacio para el recorrido peatonal (que la escala del centro favorece) y la falta de áreas verdes, se relaciona con la escasez de espacio público disponible y se agrava con las islas de calor. Cabe explorar alternativas que asuman la dificultad de no contar con amplios paños de terreno que, en este caso, no existen. Así, en este escenario de restricciones de espacio, más allá del mejoramiento de algunas áreas verdes lineales como la Alameda y Millán, será necesario explorar las posibilidades que ofrezca la arborización y eventuales parrones longitudinales en vías peatonales o semi peatonales para incorporar vegetación y sombra, a lo que puede agregarse el incentivo al desarrollo de muros verdes en las edificaciones. Asimismo, se deberá examinar la propuesta -surgida en actividades de participación- de abrir al uso público algunos patios interiores de edificios institucionales.

En la generación de calidad de vida en el área céntrica hay diversos otros aspectos que inciden, especialmente el control del uso comercial del espacio público, los aspectos de seguridad ciudadana y el perfilamiento de la imagen urbana propia del centro, entre otros. Son aspectos que deberán acompañar a los ya señalados, en un plan integrado. Por esa razón, cabe destacar la importancia de contar con un plan de gestión sobre el damero fundacional que pueda articular el conjunto de estos aspectos en función de provocar una dinámica de regeneración urbana como resultado múltiples áreas de iniciativa.

Respecto de la imagen urbana en particular, aparte del área céntrica donde se requiere extender algunos de los lineamientos de la futura ZCH del Eje Estado, cabe subrayar la situación del Barrio Brasil, que carece de elementos que le brinden una imagen urbana común. Más allá de la necesaria acción sobre sus deteriorados espacios públicos, se deberá examinar la conveniencia de buscar a lo menos una coherencia volumétrica de las edificaciones, hoy limitada no sólo por el relativo abandono de los pisos superiores, sino por normas que tienden más bien a una heterogeneidad de condiciones urbanísticas según usos.

El segundo de los factores mencionado más arriba, la fragmentación predial, es más específico, pero igualmente determinante: se requiere alterar el modelo tradicional de oferta, condicionado por un modelo de desarrollo inmobiliario acostumbrado a aplicarse en áreas menos consolidadas y que no se adapta a la subdivisión de predios del área central. Al respecto, cabe recurrir a la experiencia llevada a cabo por la Municipalidad de Santiago a comienzos de los años '90, en el llamado Plan de Repoblamiento de Santiago, que en su fase inicial debió acudir a diversos mecanismos de gestión -incluidos proyectos demostrativos, organización de la demanda y la unificación de lotes-, para despertar el interés de agentes inmobiliarios que luego adquirieron una dinámica propia de inversión sobre un área céntrica que, hasta entonces, parecía carecer de todo interés para la demanda y la oferta habitacional. Por cierto, el centro de Rancagua no es igual, pero tiene suficientes semejanzas para explorar vías de intervención sobre la oferta residencial. Otros aspectos asociados a este factor deben tener en consideración cómo abordar el fenómeno recurrente de inmuebles cuyo valor se concentra sólo en la planta baja comercial, así como la búsqueda de mecanismos que permitan dar mayor focalización territorial a los subsidios que ofrece el MINVU, en particular el de integración social (DS 19).

Por último, cabe señalar que estos conflictos y oportunidades se refieren específicamente al área de trazado regular que es reconocida como "centro histórico" (entre Ramón Freire, la Estación de FFCC, la Alameda y Millán), lo que excluye por funcionalidad, morfología y usos al sector del área de estudios ubicado al sur del área mencionada.

III.- IMAGEN OBJETIVO

III.1 Visión de desarrollo del Plan Integral de Revitalización

El Plan Seccional está inserto en una propuesta global que establece líneas de acción para la renovación urbana, social y económica del damero fundacional y sector céntrico de Rancagua considerando las herramientas de planificación disponibles en el marco legal, como es un Plan Seccional que incluye una modificación a la normativa urbanística, a lo que se suman Planos de Detalle y un Plan de Gestión que engloba estrategias definiendo otras indicaciones y recomendaciones.

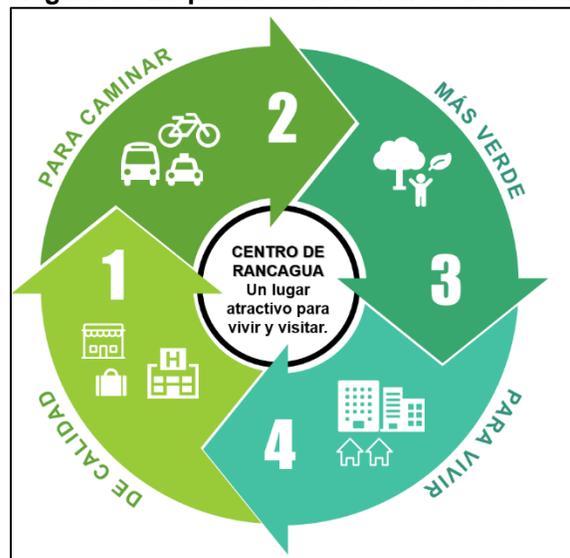
Se plantea entonces, complementando las visiones preexistentes, las orientaciones del diagnóstico participativo y la identificación de conflictos y oportunidades centrales, la siguiente meta del plan integral:

*El centro de Rancagua se consolidará como un **lugar atractivo** para vivir y para trabajar, que ejerce plenamente su centralidad respecto de la ciudad y la región, a la vez que es representativo de su identidad histórica y patrimonial. Un centro comercial y de servicios **diverso, seguro y dotado de memoria y tradición**, que actuará como foco turístico. Un **lugar caminable**, con espacios públicos inclusivos que propiciarán la recreación, la cultura y la convivencia con otras formas de movilidad.*

Esta meta se refiere a 4 temas principales, expresados en los objetivos de planeamiento, y que son calidad de vida, movilidad urbana, espacio público y repoblamiento los que se expresan en la figura desarrollada para su validación y en el enunciado siguiente.:

1. UN CENTRO DE CALIDAD: Optimizar estándares de calidad de vida en el centro que consoliden una imagen urbana positiva, lo posicionen como lugar atractivo para vivir y lo fortalezcan como nodo comercial, de servicios y turístico a nivel intercomunal.
2. UN CENTRO PARA CAMINAR: Mejorar las condiciones de movilidad urbana optimizando el uso del espacio público disponible según funciones de ejes y subsectores, otorgando mayor jerarquía a los medios de transporte no motorizados.

Figura 35 Esquema de la visión de desarrollo



3. **UN CENTRO MÁS VERDE:** Regenerar el espacio público del centro, dotándolo de múltiples opciones de áreas públicas seguras, ambientalmente amigables y con mobiliario urbano que garantice su uso efectivo

4. **UN CENTRO PARA VIVIR:** Impulsar el repoblamiento con un desarrollo inmobiliario que genere una oferta diversa de vivienda, el uso eficiente del suelo y garantice la compatibilidad de usos, así como la puesta en valor de los elementos patrimoniales.

III.2 Objetivos específicos del Plan Seccional

Para efectos de materializar la imagen objetivo desde las competencias del Plan Seccional, se definen objetivos específicos que orientarán las propuestas normativas como se expone en el cuadro siguiente:

Cuadro 5 Objetivos del Plan Seccional

OBJETIVOS DEL PLAN SECCIONAL	
UN CENTRO DE CALIDAD	<ol style="list-style-type: none"> 1. Regular usos de suelo e intensidades de ocupación promoviendo la mixtura, la compatibilidad entre ellos y la incorporación del sector patio de Teniente a roles urbanos del centro regional.²³ 2. Establecer normas urbanísticas que consoliden una imagen urbana de alto estándar y promuevan la renovación 3. Identificar sectores de interés patrimonial y definir normas urbanísticas concordantes con los valores de éstos
UN CENTRO PARA CAMINAR	<ol style="list-style-type: none"> 4. Definir una distribución sostenible de los modos de transporte, privilegiando la movilidad peatonal 5. Regular usos de suelo en función de la disminución del uso del auto
UN CENTRO MÁS VERDE	<ol style="list-style-type: none"> 6. Definir afectaciones de utilidad pública para aumentar la dotación de áreas verdes. 7. Incorporar incentivos para mejorar la calidad ambiental de los espacios no construidos
UN CENTRO PARA VIVIR.	<ol style="list-style-type: none"> 8. Implementar zonas de remodelación con incentivos que gatillen un repoblamiento sostenido y la permanencia de los actuales habitantes 9. Establecer normas urbanísticas concordantes con hitos patrimoniales e identitarios de la ciudad

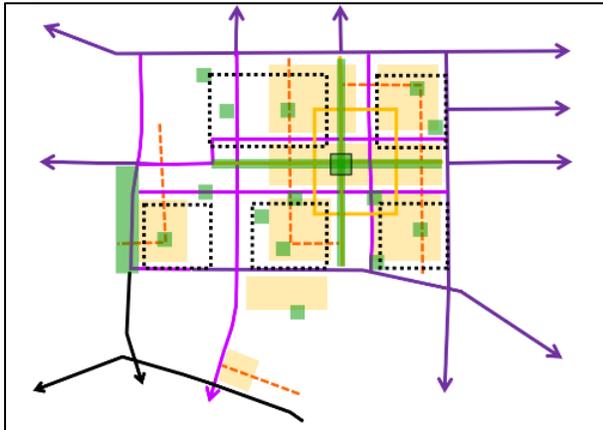
²³ Objetivo complementado en el proceso de Consulta Pública de la Imagen Objetivo

III.3 Alternativas de estructuración

Todo Plan, en este caso el Plan Seccional, se elabora a partir de una situación deseada, que se ha expresado en el punto anterior y que se inserta en un contexto, particularmente importante debido a que el área de estudio contiene equipamientos, principalmente servicios y comercio, que por su escala cubren las necesidades no solamente de la población local y comunal sino que también a la región. También se consideran importantes en el contexto los subcentros propuestos por la Modificación 21 del PRC, la cartera de proyectos de conexión, ampliación y mejoramiento de la conectividad de la ciudad y la importancia de los ejes viales de gran relevancia que limitan el área de estudio y que conectan el sector con importantes áreas verdes y equipamientos de escala urbana. Las alternativas son las siguientes:

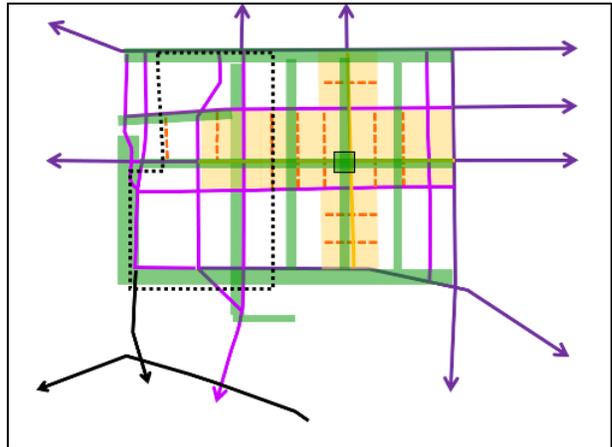
Alternativa de corredores : opción que privilegia las intervenciones lineales para la distribución del transporte público, y privilegia la caminata con calles compartidas o peatonales en continuidad a lo existente. Siguiendo el concepto de acciones en los ejes, se plantean corredores verdes de forma continua. Se incentiva inversión para repoblamiento en el sector poniente y favorece la ocupación con mayores intensidades de uso en torno a corredores.

Figura 37 Esquema alternativa de microbarrios



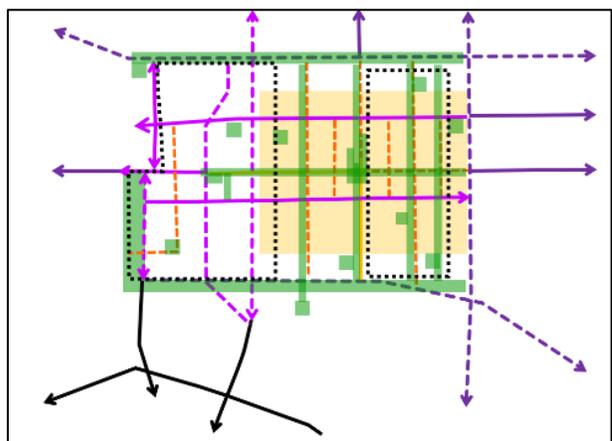
Alternativa focalizada: opción que aplica criterios diversos focalizando las respuestas a la situación base, propone vías perimetrales con pistas preferenciales para transporte público, mientras que al interior cruzan vías exclusivas y un área homogénea en el damero con restricciones para favorecer la caminata. Incluye algunos corredores verdes e incorpora algunos vacíos como áreas verdes. En esta alternativa la mixicidad de usos refuerza el eje Estado y su entorno y plantea dos áreas para priorizar el repoblamiento, el sector poniente, barrio estación, y el área oriente, barrio universitario.

Figura 36 Esquema alternativa de corredores



Alternativa de microbarrios: la estructuración se organiza en sectores o microbarrios y en torno a esa opción se distribuye el transporte público, calles compartidas y peatonales en continuidad a lo existente. Para reforzar la sectorización se plantean áreas verdes en función de los barrios, los que también son unidades para priorizar el repoblamiento y las intensidades de uso de acuerdo a vocaciones compatibles con el aumento del uso residencial.

Figura 38 Esquema alternativa focalizada



III.3.1.- Componentes de las alternativas

Para el Plan Seccional se plantean tres posibles alternativas que combinan opciones para los componentes expresados en la visión de desarrollo, y que son materia del instrumento normativo de Plan Seccional. Es así como un centro de calidad y atractivo para vivir, caminable y más verde se desarrollará a partir de decisiones que modifican la **movilidad** y las **áreas verdes** y propuestas específicas de **re poblamiento** y regulación de **usos de suelo**.

A continuación se explicitan estos componentes y la base de diagnóstico que sustenta las diferentes opciones, ya sea para potenciar aspectos positivos o revertir conflictos.

A.- Movilidad

La situación base a mejorar indica que el damero se caracteriza por la elevada congestión vehicular y las limitadas facilidades para el recorrido peatonal, lo que se agudiza por su rol de nodo del transporte regional. Sumado a ello destaca la condición de zona saturada del Valle de O'Higgins y las acciones propuestas en el Plan de Descontaminación vigente que incluye el control de emisiones del transporte, por lo que es consecuente restringir la movilidad motorizada y concordante con la opinión ciudadana que resalta la condición de un centro caminable, a pesar de la percepción de que existe un excesivo tráfico vehicular.

Las alternativas plantean opciones que dan prioridad peatonal, predominio de medios no motorizados, simplificación de recorridos del transporte público (microbuses, taxis y colectivos) y desincentivo del tránsito de vehículos motorizados al interior del damero. En este sentido se plantean propuestas como calles exclusivas y/o calles con pistas preferentes para para flujos de transporte público.

Otros elementos que se proponen como opción, es la definición de calles compartidas para establecer prioridad peatonal en zonas específicas, lo cual restringe el acceso vehicular solo a residentes y trabajos de carga en ciertos horarios y a baja velocidad. Su potencial principal refiere a la posibilidad de favorecer la actividad comercial-cultural local con un perfil más ameno para el tránsito peatonal y la posibilidad de la extensión de la actividad hacia el espacio público.

Además, con el propósito de desincentivar el uso del vehículo privado en el corazón del damero se proponen áreas con restricción vehicular, las cuales suman diferentes iniciativas como el cambio de sentido de algunas calles para lograr un tráfico divergente, la construcción de pasos peatonales elevados que otorguen la continuidad peatonal y/o resaltos reductores de velocidad. Estas medidas logran mantener la priorización peatonal al establecer zonas lentas con una velocidad promedio de no más de 30km/h e imposibilita el cruce del centro en trayectos directos.

B.- Áreas Verdes

Existe una percepción generalizada de escasez de áreas verdes y arborización, así como deficiencia de sombra natural en el centro de la ciudad. Esta percepción es concordante con las cifras de disponibilidad de áreas verdes que arrojan un índice de 1 m² por habitante. Complementariamente a la incorporación de áreas verdes, se considera que el Plan Seccional permitirá incorporar medidas para disminuir los impactos del cambio climático y la existencia de islas de calor, mejorando las condiciones en función de un confort térmico para visitantes y futuros habitantes. La situación base, ilustrada a continuación, indica escasas áreas verdes pero una disponibilidad de sitios sin construcciones que permitirían incorporar medidas heterogéneas:

Las alternativas se plantean para dotar al centro histórico de espacios públicos ambientalmente amigables, nuevas áreas verdes públicas y privadas que podrán materializarse como parte de los incentivos para re poblamiento, como aportes al espacio público o medidas transitorias de uso de predios subutilizados, como son las plazas de bolsillo implementadas en diferentes ciudades.

Estas normas podrán incluir fomento al uso de muros o techos verdes y aumento de la cobertura vegetal y sombreaderos en espacios libres de uso público, así como mobiliario urbano adecuado, propuestas que se complementan en el plan de gestión para usar riego natural por medio de canales existentes u otros mecanismos que permitan la sustentabilidad del material vegetal.

De igual manera, teniendo en cuenta el alto nivel de consolidación del sector se plantea la opción de corredores verdes como ejes viales con un perfil que logra acoger una propuesta paisajística significativa, con arboladas y mobiliario urbano logrando áreas verdes a lo largo de la red vial. Esta propuesta abre la posibilidad de generar corredores ecológicos que se irrigen desde los canales de riego más inmediatos.

C.- Repoblamiento

La ciudad de Rancagua se ha desarrollado con un marcado crecimiento en extensión lo que impacta en el atractivo de su centro histórico como lugar de residencia, y se han identificado las restricciones que frenan el repoblamiento y también se han incluido las fortalezas, especialmente aquellas relacionadas con su valor urbano y patrimonial. De tal forma que se plantea el desafío de conducir un proceso de repoblamiento que no menoscaba los valores urbanos y arquitectónicos del centro de la ciudad, sino que por el contrario ahonda en la recuperación del tejido residencial reconociendo las condicionantes especialmente patrimoniales.

Se espera devolver la función de la vivienda como factor de revitalización del centro, para lo cual se explora el potencial de vacíos urbanos y zonas degradadas y áreas estratégicas con priorización de desarrollo. Es indispensable considerar un plan de repoblamiento integrado socialmente, condición fundamental propiciada por las diferentes herramientas de financiamiento estatal, lo que implica también evitar la expulsión de los actuales habitantes del área.

D.- Usos

El centro histórico es un polo concentrador de servicios para toda la región, lo que implica una alta presencia de funciones urbanas, con una dotación importante de equipamientos de servicios públicos y educativos. Pese a esta vitalidad, que constituye su principal fortaleza que debe tenerse en cuenta en las acciones a desarrollar, se ha diagnosticado una limitada regeneración y áreas deterioradas e inseguras, especialmente en el sector poniente (barrio Brasil). Se plantea entonces incorporar las vocaciones de usos aprovechando la mixtura existente en la actualidad y promoviendo mejorar las condiciones de habitabilidad con una intensidad que vitalice el sector con una mayor proporción de usos residenciales que la actualmente consolidada, pero resguardando que la norma urbanística no propicie una morfología ajena a los valores actuales del damero.

Actualmente se han desarrollado sectores diferenciados que se espera potenciar como barrios mixtos (oferta de vivienda y oferta de servicios), por ejemplo el “Barrio Universitario” o “Barrio Comercial”, y las alternativas refuerzan estas vocaciones con opciones diferenciadas que varían en mayor o menor mezcla de usos, incluyendo mayor intensidad a mayor mixtura.

Esta componente se desarrolla distribuyendo intensidad y compatibilidad de usos y priorización de usos mixtos, incluyendo diferenciación de usos en primer piso, y densidades que consolidan una imagen para un desarrollo sustentable.

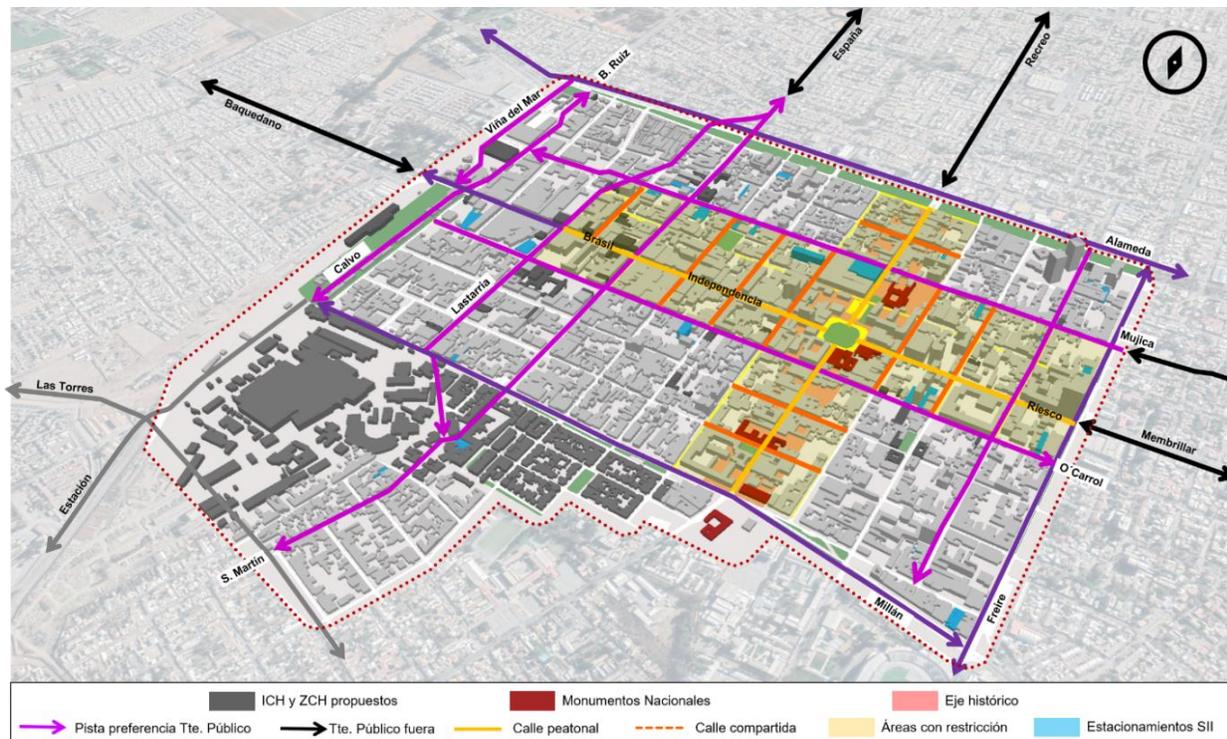
En todas las opciones de renovación presentadas a continuación se consideran como parte del plano base una cartera de proyecto con iniciativas que se encuentran en distintas etapas (algunas en aprobación y otras incluso ya en fase de ejecución), las cuales son decisivas al momento de delinear las alternativas de estructuración para el área de estudio. En este sentido, se incorporan como proyectos determinantes: Eje Alameda con pista exclusiva para transporte público, Par vial Lastarria-San Martín, Portal Regional La Marina, Avenida Calvo, Semipeatonal Estado Norte y Campos, Peatonalización de Brasil entre San Martín y Rubio.

III.3.2.- Alternativa de corredores

Esta opción privilegia las intervenciones lineales para la distribución del transporte público, y privilegia la caminata con calles compartidas o peatonales en continuidad a lo existente. Siguiendo el concepto de acciones en los ejes, se plantean corredores verdes de forma continua. Se incentiva inversión para repoblamiento en el sector poniente y favorece la ocupación con mayores intensidades de uso en torno a corredores.

A.- Movilidad

Figura 39 Alternativa de Corredores componente movilidad



Propone la peatonalización total de los ejes Estado (Norte y Sur) e Independencia-Brasil-Riesco (hasta Lastarria) los cuales se fortalecen a través de múltiples segmentos de calles compartidas incluyendo la calle Santa María como calle compartida en conexión con el paseo Rochet y directamente hacia el nodo del Mercado Central.

Aunado a lo anterior, se generan corredores con restricciones al tránsito motorizado con el fin de consolidar la prioridad peatonal en ejes comerciales y de servicios de mayor intensidad. Estas franjas, representadas como polígonos amarillos, incluyen un sistema de tráfico divergente, que restringe a los vehículos el cruce directo del centro, lo que se complementaría con la posibilidad de estacionamientos en los cuadrantes exteriores.

Para el transporte público se incorporan pistas preferentes o carriles “solo bus” conformando pares viales, en sentido norte sur los pares son Freire-Zañartu, San Martín-Lastarria y Bombero Ruiz Díaz-Viña del Mar en conexión con Av. Calvo; en sentido oriente poniente los pares son Mujica-O’Carrol y complementando la Alameda y Millán.

B.- Áreas verdes

Se propone consolidar el sistema de áreas verdes con la incorporación de ejes como infraestructura verde, teniendo en cuenta que estos cuentan con un gran bandejón y tienen

posibilidades de generar la redistribución de su perfil vial para lograr zonas blandas que alberguen una propuesta paisajística significativa.

Figura 40 Alternativa de Corredores componente áreas verdes



Esta propuesta se centra en la cobertura vegetal de espacios públicos de circulación a lo largo de corredores: Alameda y Millán en el perímetro, Mujica conectando el cuadrante del Mercado y la pérgola y al sur la calle Molina en el sector de poblaciones obreras. De forma complementaria, los ejes peatonales se suman a esta red para lograr mayor cobertura vegetal reforzando la Plaza Los Héroes como espacio público de permanencia. Finalmente, se integra el espacio de permanencia del Parque La Marina que hace parte del futuro proyecto Portal Regional con una modificación de su perímetro en el sector norte con el fin de colindar directamente con el mercado.

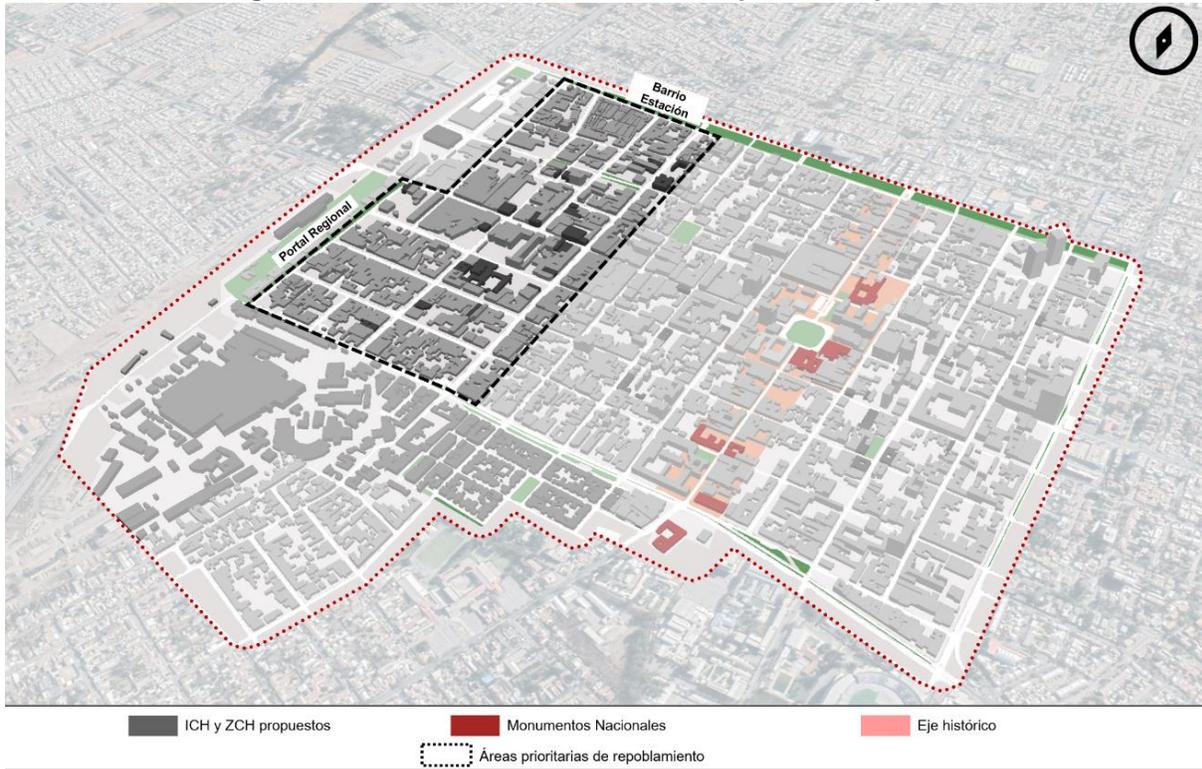
C.- Repoblamiento.

Teniendo en cuenta el bajo nivel de ocupación y el deterioro del barrio Estación se propone este sector para concentrar los esfuerzos de repoblamiento del Plan Seccional en el orden de revertir las tendencias de despoblamiento.

Dadas las condiciones actuales de subutilización de predios la zona permite la proyección de desarrollos a mayor escala, incluso de manzanas enteras que pueden alojar proyectos de gran tamaño y que resultarían más llamativos para inversionistas.

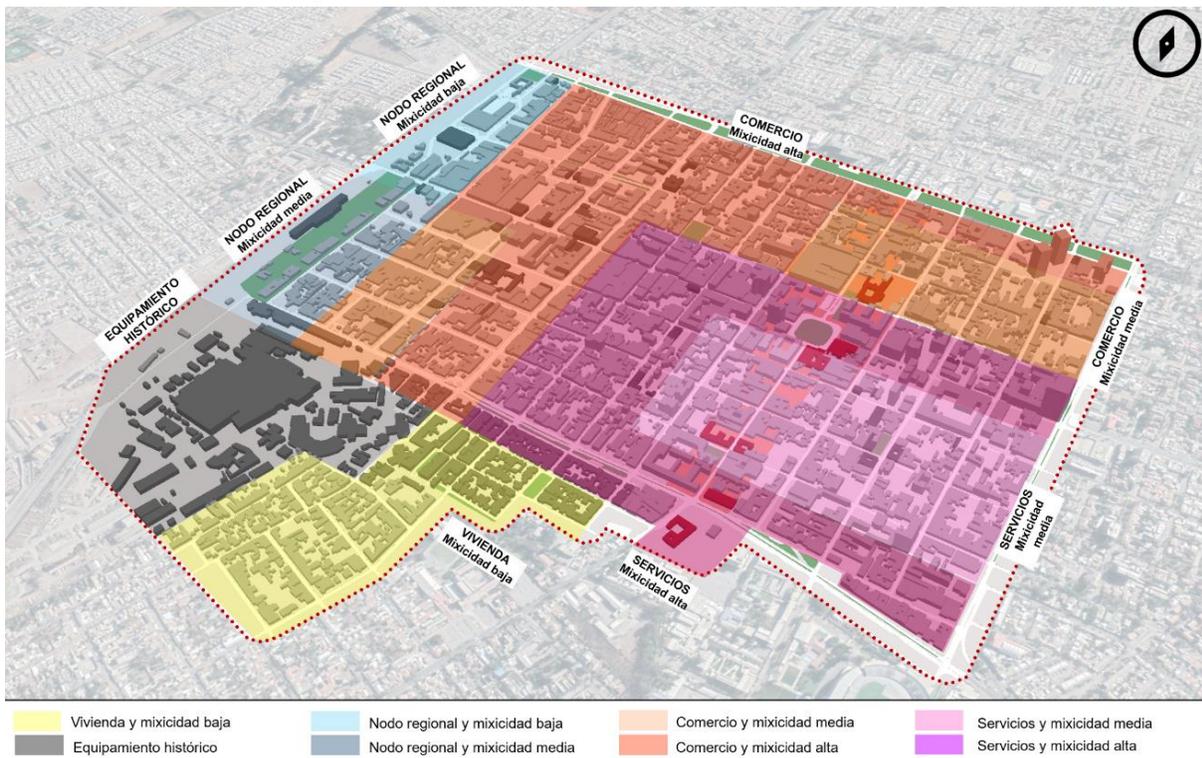
Adicionalmente, esta propuesta de recuperación del tejido residencial se vinculará directamente a la futura dinámica de subcentro que detonará el Portal Regional, que además de incluir la Estación de Trenes y Rodoviario comprende servicios y comercios de gran escala como oportunidad para la revitalización del centro.

Figura 41 Alternativa de Corredores componente repoblamiento



D.- Usos

Figura 42 Alternativa de Corredores componente usos



En el orden de reconocer las vocaciones de los distintos sectores y fortalecer la distribuciones de usos mixtos equilibrados, esta alternativa reconoce el nodo regional en el sector poniente el cual alberga el mercado, rodoviario y su entorno inmediato con una baja posibilidad de mixicidad de usos.

En complemento, esta franja incluye el polígono del Portal Regional del sector sur poniente con posibilidad de mixicidad media. El cuadrante delimitado por San Martín, Brasil-Independencia-Riesco, Freire y Millán acoge el uso de suelo de servicios, proponiendo la mayor intensidad de uso a lo largo de los ejes vehiculares de San Martín y Millán y el axis peatonal. La zona comercial se consolida sobre el eje de Lastarria y Alameda con una intensidad mayor en el área inmediata a los ejes.

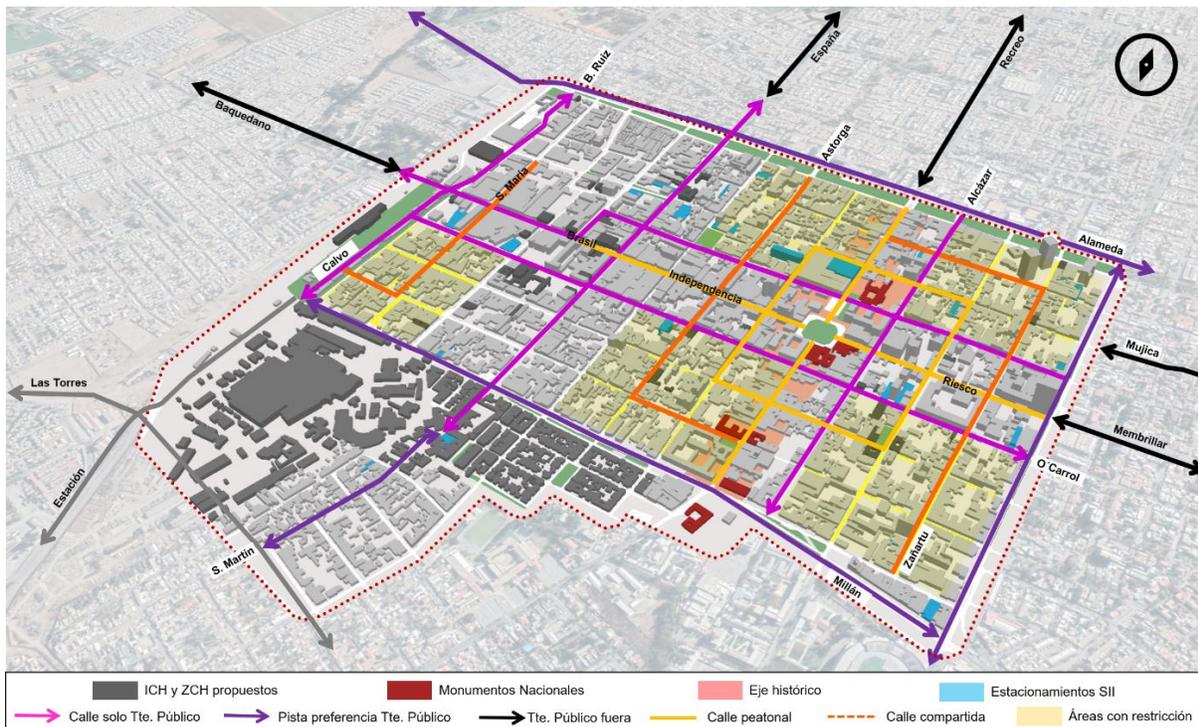
En el costado sur, se emplaza el polígono de la industria Codelco cuya inclusión a la dinámica urbana del centro se propone mediante su reconversión en equipamiento histórico teniendo en cuenta el valor arquitectónico y cultural de sus instalaciones. Este nuevo uso permite sumar las instalaciones industriales al conjunto patrimonial que resguarda el damero central. Finalmente, el polígono que engloba a las poblaciones obreras al sur del área de estudio se vincula en una propuesta residencial con baja mixicidad de usos con el fin de mantener el valor arquitectónico de estos conjuntos habitacionales.

III.3.3.- Alternativa de microbarrios

Esta estructuración se organiza en sectores o microbarrios y en torno a esa opción se distribuye el transporte público, calles compartidas y peatonales en continuidad a lo existente. Para reforzar la sectorización se plantean áreas verdes en función de los barrios, los que también son unidades para priorizar el repoblamiento y las intensidades de uso de acuerdo a vocaciones compatibles con el aumento del uso residencial .

A.- Movilidad

Figura 43 Alternativa de microbarrios componente movilidad



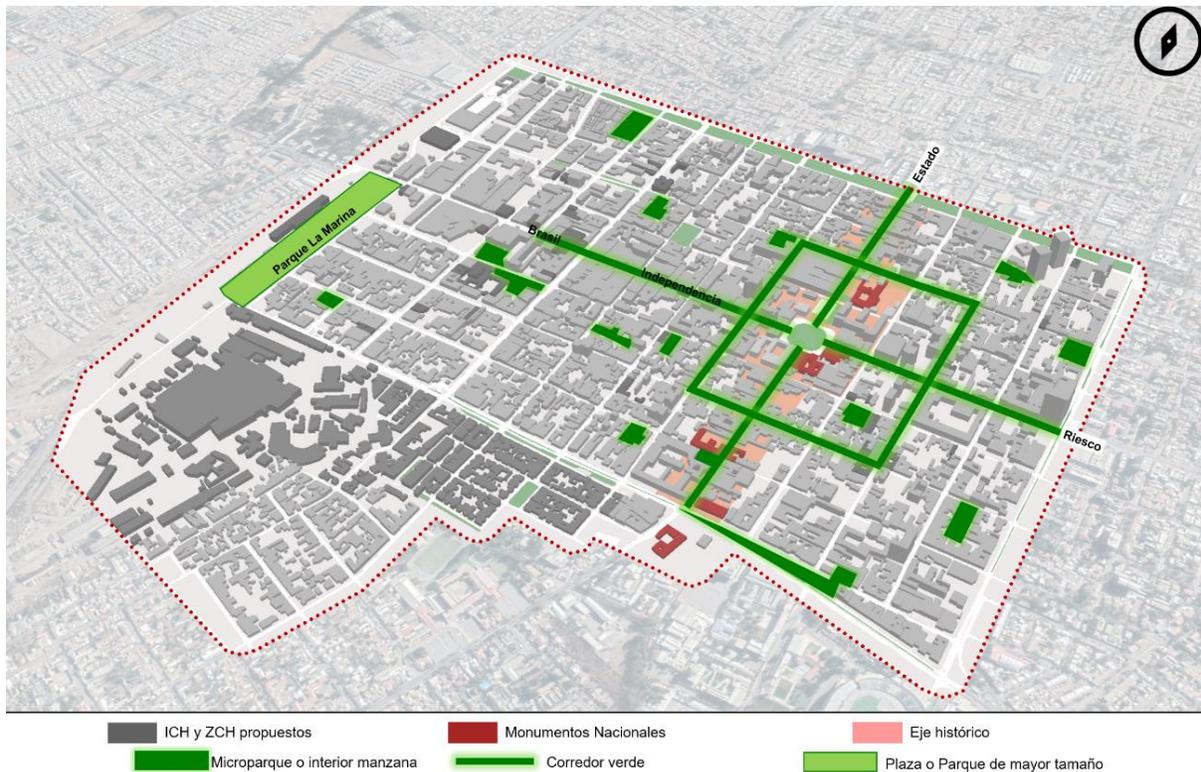
La propuesta incorpora una red de paseos peatonales de mayor cobertura con la peatonalización de los ejes Estado (Norte y Sur) e Independencia-Brasil-Riesco (hasta Rubio) con un anillo peatonal por Mujica-Campos-Gamero-Almarza con el propósito de peatonalizar con mayor intensidad el corazón del damero central.

Aunado a lo anterior, se incorporan calles compartidas en ejes completos que conectan directamente con la red peatonal exclusiva conformando un circuito de prioridad peatonal que conecta internamente las subzonas del damero central apoyando las dinámicas comerciales y culturales del barrio comercial Santa María, el barrio gastronómico, las ferias libres y equipamientos culturales otorgando la posibilidad de que extiendan su oferta hacia el espacio público.

El Barrio Estación se conecta a través de una calle compartida que comunica el sector de Santa María-Paseo Rochet-Mercado con el futuro proyecto Parque Regional. Finalmente, la calle Lídice en el sector residencial obrero se incluye en la propuesta de calles compartidas teniendo en cuenta la actividad de feria libre que acoge semanalmente. En esta alternativa, el transporte público se plantea por ejes exclusivos logrando simplificar la red de calles por las cuales transitan microbuses, taxis y colectivos. Al marcar la exclusividad de transporte público en los ejes Alcázar, San Martín, Cuevas y O'Carrol la estructura vial permite demarcar con claridad subzonas o micro barrios como cuadrantes con mayor posibilidad de restricción al vehículo privado. En razón a lo anterior, los polígonos amarillos determinan áreas con limitaciones para el libre tránsito de vehículos particulares (horario, velocidad, sentidos, p.ej.) con la finalidad de generar zonas con prioridad peatonal al interior de cada una de las subzonas. El fuerte desincentivo del uso de vehículo privado se complementa con la posibilidad de disponer estacionamientos en la franja San Martín-Lastarria y el cuadrante del mercado.

B.- Áreas verdes

Figura 44 Alternativa de microbarrios componente áreas verdes



La propuesta de áreas verdes de esta alternativa se centra en la incorporación de espacios públicos de permanencia, proyectados con base en el catastro de vacíos urbanos que expone una gran cantidad de predios desocupados o subutilizados dentro del área de estudio, algunos de ellos con una ubicación estratégica. A esta nueva red, se suma el Parque La Marina como remate del eje Independencia-Brasil. De esta manera, además de la incorporación de cobertura vegetal en los ejes exclusivos para peatones, se plantea una red de plazas de bolsillo a forma de enclaves verdes dentro de un centro muy consolidado y con grandes islas de calor.

Estas áreas verdes de escala local se ubican según su cercanía y complementación con equipamientos jerárquicos. La red peatonal descrita en el punto anterior conecta esta red de espacios verdes tejiendo la estructura de micro barrios internamente logrando delinear pequeñas zonas de permanencia en relación con los flujos peatonales importantes. Finalmente, es importante resaltar que para lograr concretar una red de áreas verdes públicas efectiva a través de esta propuesta de parques de bolsillo es necesario un largo proceso de adquisición de predios y asegurar su adecuada mantención para evitar que su conversión en nuevos focos de inseguridad.

C.- Repoblamiento

Figura 45 Alternativa de microbarrios componente repoblamiento



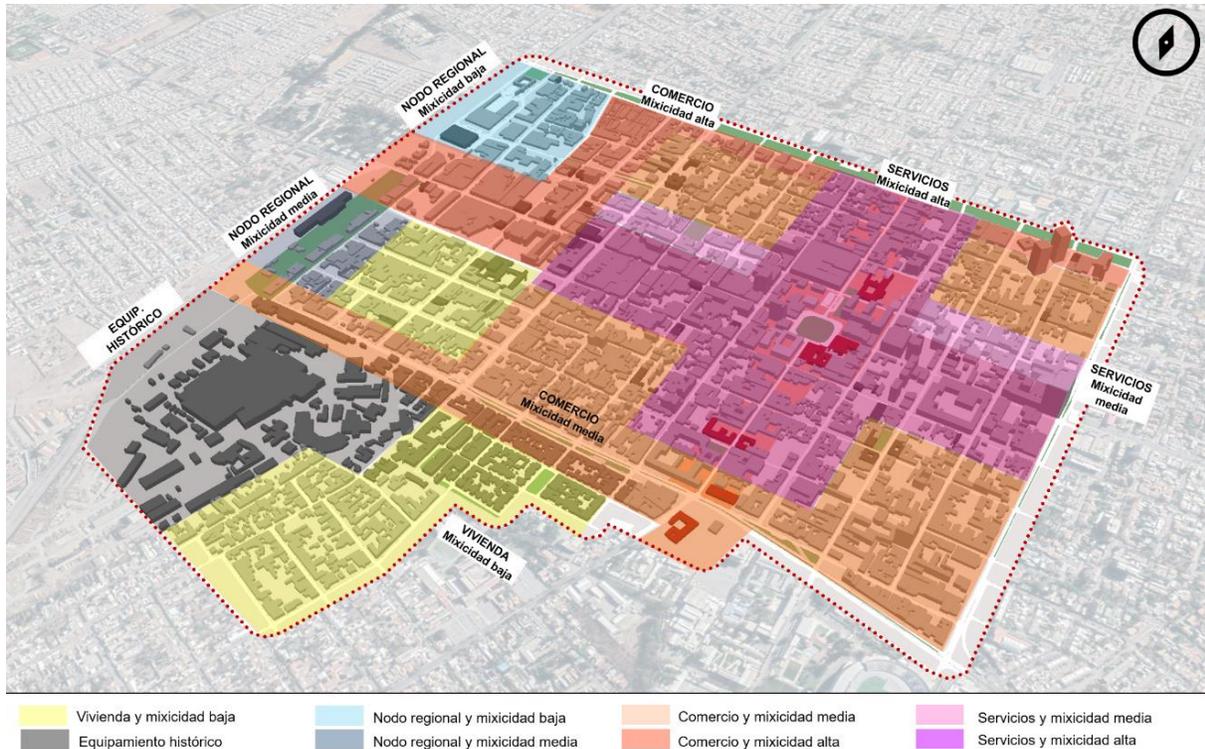
Con el fin de recuperar y consolidar la función residencial se identifican cinco micro barrios para concentrar esfuerzos de repoblamiento, una de ellas en costado sur del barrio Estación y las demás en la zona más central con un alto nivel de consolidación y ocupación del suelo; estas últimas, por tanto, permiten un desarrollo predio a predio o en algunos casos pequeñas agrupaciones de predios asemejándose a una tendencia de micro densificación en orden de llenar los vacíos urbanos y recuperar los predios subutilizados que se encuentran distribuidos en todo el área de estudio.

D.- Usos

La alta intensidad de usos de equipamientos de servicio y comercio se concentra en los ejes peatonales y en el eje Alameda con la finalidad de alojar hacia el interior de los micro barrios el comercio de escala local con compatibilidad de uso con las zonas residenciales.

Adicionalmente, se incorporan dos áreas con predominio residencial que fortalecen la propuesta habitacional en las inmediaciones del complejo del Portal Regional y la zona tradicional de las poblaciones obreras con la finalidad de mantener su vocación residencial y las condiciones arquitectónicas de estos conjuntos.

Figura 46 Alternativa de microbarrios componente usos



El nodo regional del mercado se consolida fuertemente; (1) hacia el sector del mercado con una propuesta de mixtura media que compatibiliza comercio, talleres, bodegas, depósitos, servicios, p.ej.), y (2) hacia el Portal Regional delimitando el polígono de baja mixtura que comprende el Infraestructura de transporte y equipamientos regionales.

III.3.4.- Alternativa focalizada

Esta opción aplica criterios diversos focalizando las respuestas a la situación base, propone vías perimetrales con pistas preferenciales para transporte público, mientras que al interior cruzan vías exclusivas y un área homogénea en el damero con restricciones para favorecer la caminata. Incluye algunos corredores verdes e incorpora algunos vacíos como áreas verdes. En esta alternativa la mixtura de usos refuerza el eje Estado y su entorno y plantea dos áreas para priorizar el repoblamiento, el sector poniente, barrio estación, y el área oriente, barrio universitario.

A.- Movilidad.

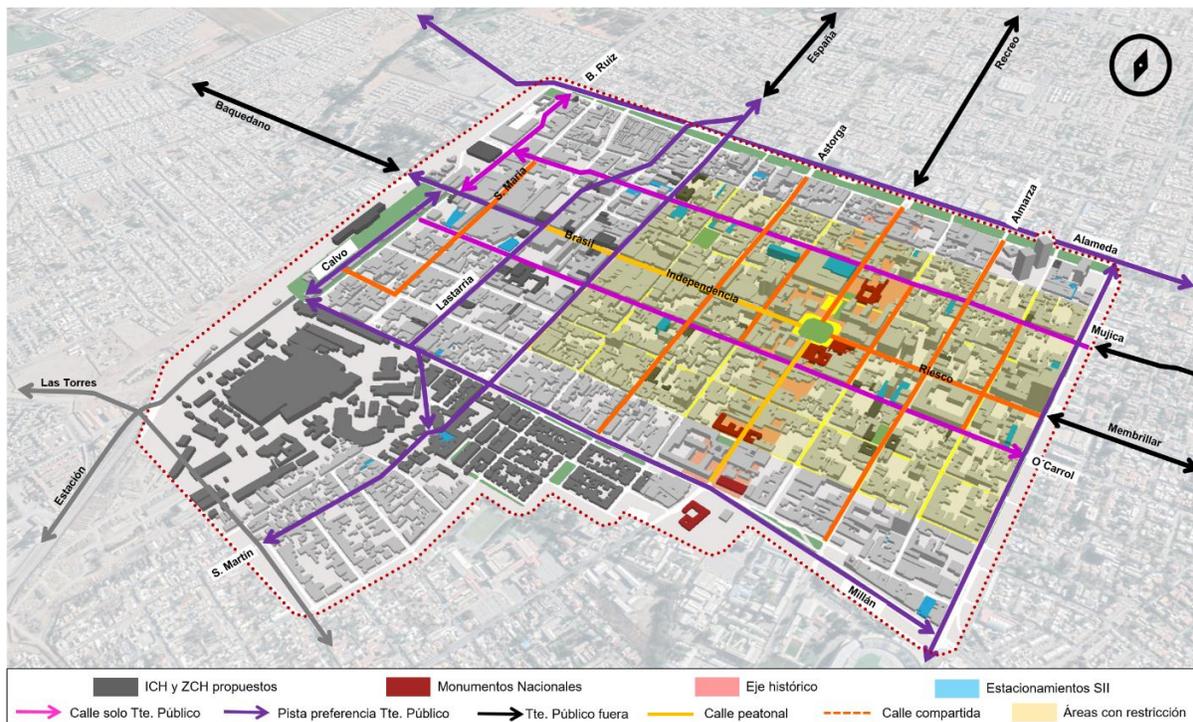
La peatonalización exclusiva se restringe al segmento Estado Sur e Independencia- Brasil (hasta Lastarria), los otros segmentos de los ejes se suman a la propuesta de calles compartidas la cual se presenta como una amplia red que fortalece la prioridad peatonal en el corazón del damero

central mediante pequeños segmentos entre vías de transporte público y ejes completos que conectan el flujo peatonal desde Av. Alameda hasta Millán.

El transporte público hacia el interior del damero se organiza a través de calles exclusivas, simplificando el paso de taxis, colectivos y microbuses a las calles Bombero Ruiz Díaz, Mujica y O'Carrol. En complemento, el par vial San Martín-Lastarria destina una pista preferencial para transporte público al igual que calles del perímetro: Alameda, Millán y Freire.

Se determina un gran polígono con restricciones para el tránsito de vehículos privados, estableciendo tráfico divergente en casi la totalidad del damero central con la posibilidad de estacionamientos hacia el anillo exterior del damero y el barrio estación.

Figura 47 Alternativa focalizada componente movilidad

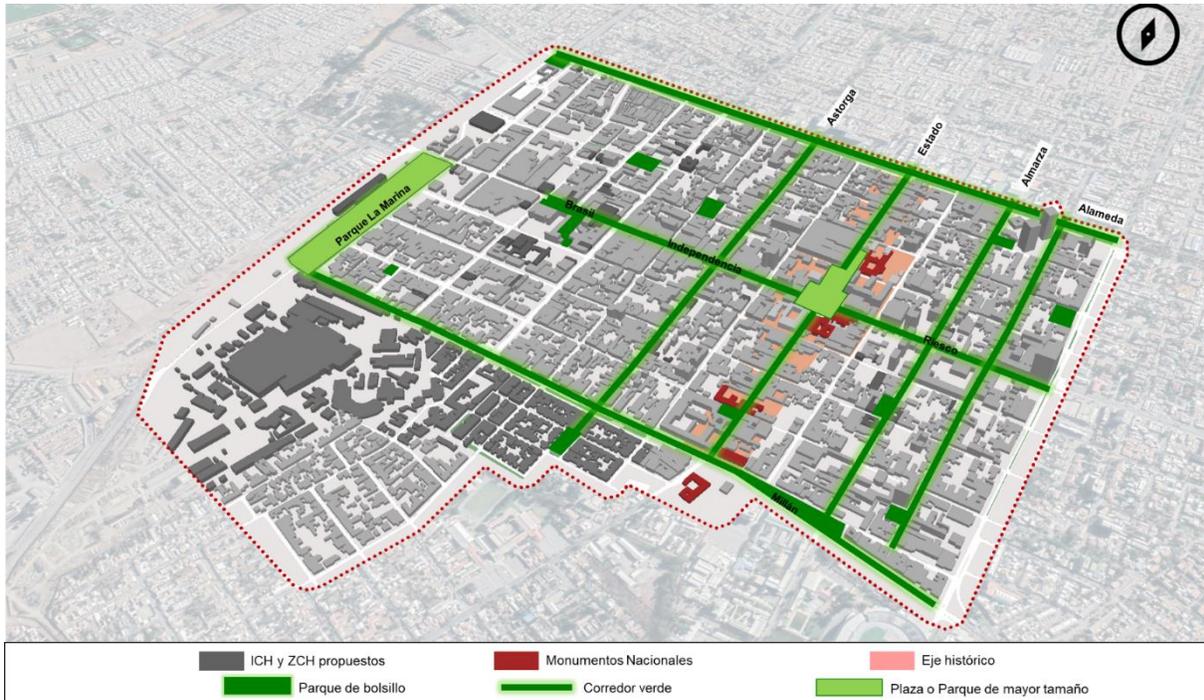


B.- Áreas verdes.

Se plantea una red de corredores verdes focalizada en los ejes de prioridad peatonal mencionados anteriormente. De esta forma a la propuesta de arborización de los ejes Estado e Independencia-Brasil-Riesco se adhieren los ejes de calles compartidas (Astorga, Almarza y Zañartu) cuya redistribución del perfil vial permite la generación de franjas permeables que alberguen generosas arboladas que acompañen el tránsito peatonal. De igual manera, los ejes perimetrales de Alameda y Millán con sus grandes bandejones permiten la complementación de la propuesta de corredores verdes.

Adicionalmente, se incorporan a las plazas y parques existentes patios y zonas internas de manzana que pueden sumarse a la propuesta de permanencias en conexión con los corredores descritos anteriormente. En este sentido, espacios como el patio del edificio del Serviu, el frente de la Corte de Apelaciones, estacionamiento del Gobierno Regional y similares, se pueden adherir al sistema de áreas verdes con el fin de generar espacios públicos ambientalmente amigables.

Figura 48 Alternativa de focalizada componente áreas verdes



C.- Repoblamiento.

Figura 49 Alternativa de focalizada componente repoblamiento

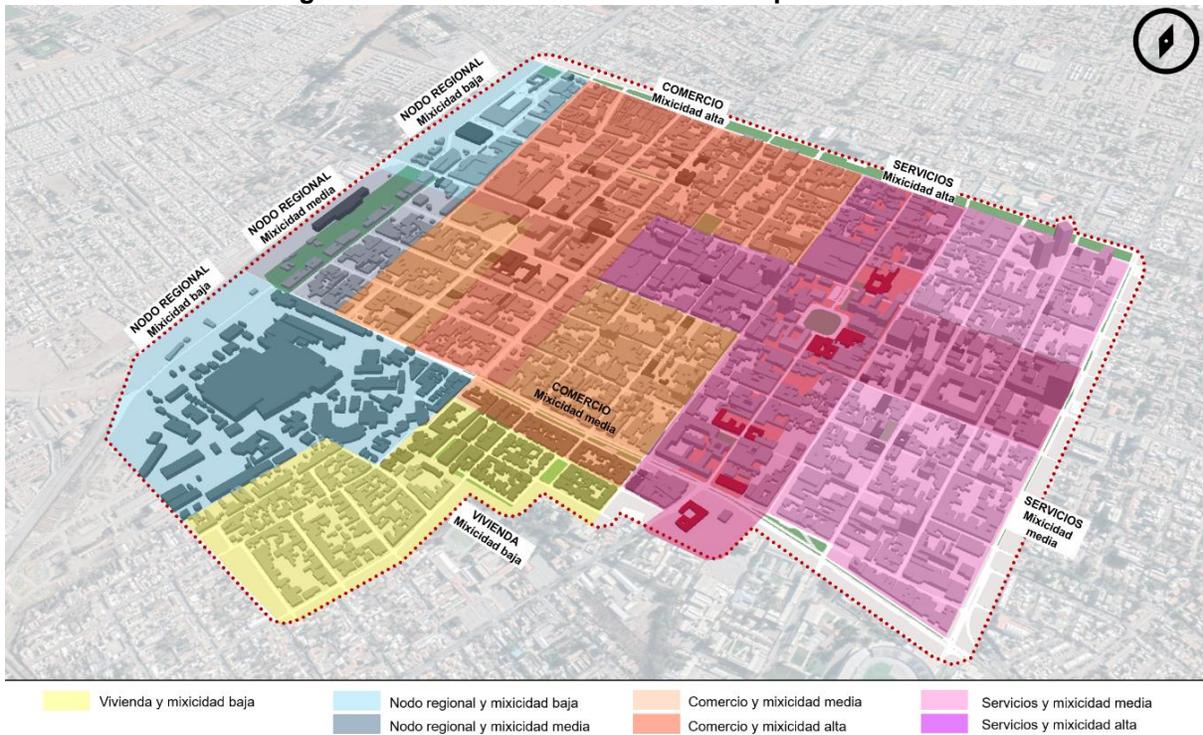


La alternativa identifica claramente dos grandes polígonos para la priorización de esfuerzos directos de reemplazamiento, hacia el sector poniente se identifica el barrio estación con un alto nivel de deterioro y manzanas con suelo subutilizado con el potencial del perfil del par vial San Martín-Lastarria que posibilita altas densidades y sin áreas de restricción vehicular que imposibiliten el libre ingreso de vehículos particulares.

Hacia el oriente, el sector universitario con numerosos vacíos urbanos y calles más pequeñas, algunas son compartidas, con el potencial de contar con la presencia de gran cantidad de instituciones educativas urbanas y regionales y la posibilidad de responder a la demanda habitacional de dicho uso. Estas áreas representan la posibilidad de adelantar programas de reemplazamiento en diversas modalidades, bien sea grandes proyectos que requieran el desarrollo a escala de manzana o pequeños desarrollos a escala de predio individual con el fin de llenar los vacíos urbanos del oriente del damero central.

D.- Usos

Figura 50 Alternativa de focalizada componente usos



La propuesta de usos de suelo focaliza la intensidad de servicios en las franjas axiales consolidando la vocación del corazón del damero central dejando servicios de mejor intensidad hacia las esquinas del oriente teniendo en cuenta que estos usos deben ser compatibles con la vivienda. El uso comercial intenso se focaliza en el cuadrante norponiente sobre los ejes San Martín y Alameda; hacia el sur se dispone con una intensidad media teniendo en cuenta que este tipo de comercio debe ser compatible con el uso residencial.

Sobre el costado poniente se desarrolla el bloque regional a modo de subcentralidad que acoge el nodo del mercado, rodoviario y sus inmediaciones en el costado norte y el complejo de Codelco hacia el sur, el cual se suma como equipamiento al proyecto del conjunto del Portal Regional teniendo en cuenta su valor patrimonial y las posibilidades de reconversión de su arquitectura industrial.

Finalmente, la zona sur alberga el área de vivienda con mixtura baja con el fin de resguardar los valores urbanos y arquitectónicos de estos conjuntos.

III.4 Opción preferente

En el proceso de consulta pública de la Imagen Objetivo se incorporan observaciones que implican tratar :

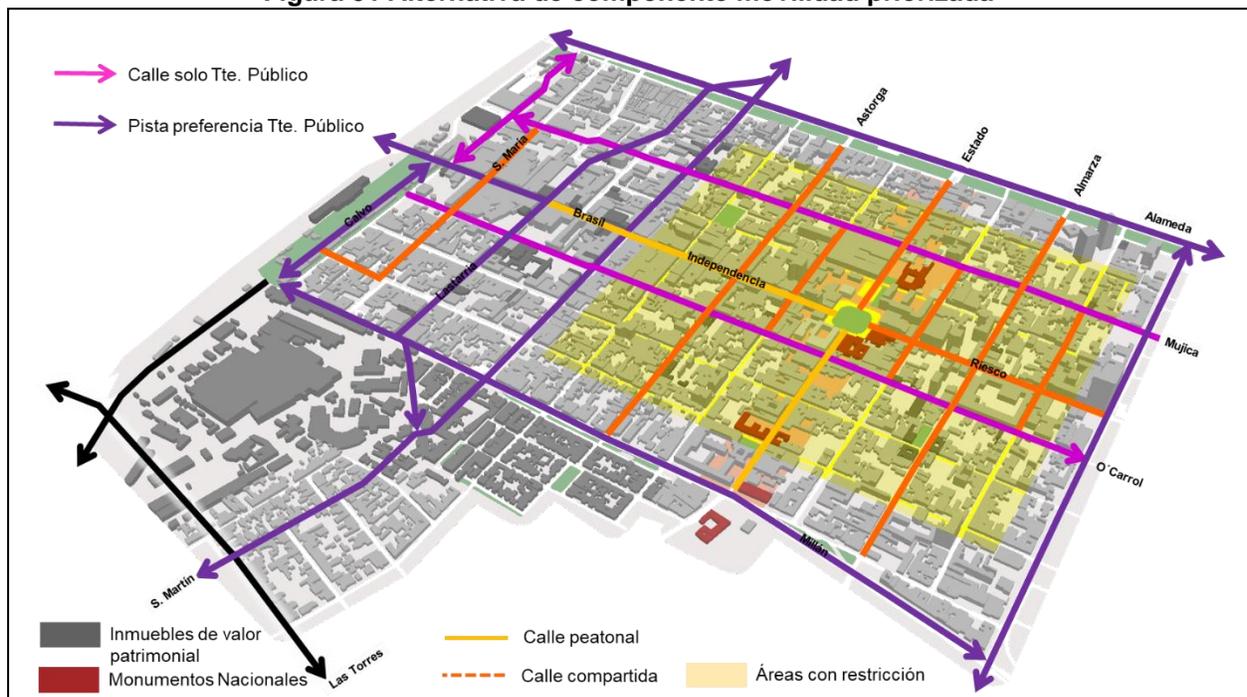
1. aspectos generales , como son el uso para el sector patio de Teniente que fue incluido en 3 de las 9 observaciones recibidas,
2. aspectos que determinan una opción preferente, ya sea priorización por componente, ajustes y /o nueva opción, que se relacionan con 5 de las 9 observaciones
3. acordar precisiones solicitadas que constituyen términos específicos para el anteproyecto, como son la inclusión de normativa para fachadas y techos verdes y definir criterios para definiciones de estacionamientos e interacción de usos, corredores verdes y modos de movilidad, altura y densidad

En términos generales el Concejo Municipal acuerda priorizar en movilidad la alternativa FOCALIZADA, en áreas verdes la alternativa CORREDORES, en repoblamiento la alternativa de MICROBARRIOS y una Alternativa que COMBINA los aspectos valorados en usos.

Esto se relaciona explícitamente de acuerdo a gráfica que se expuso y se transcribe a continuación:

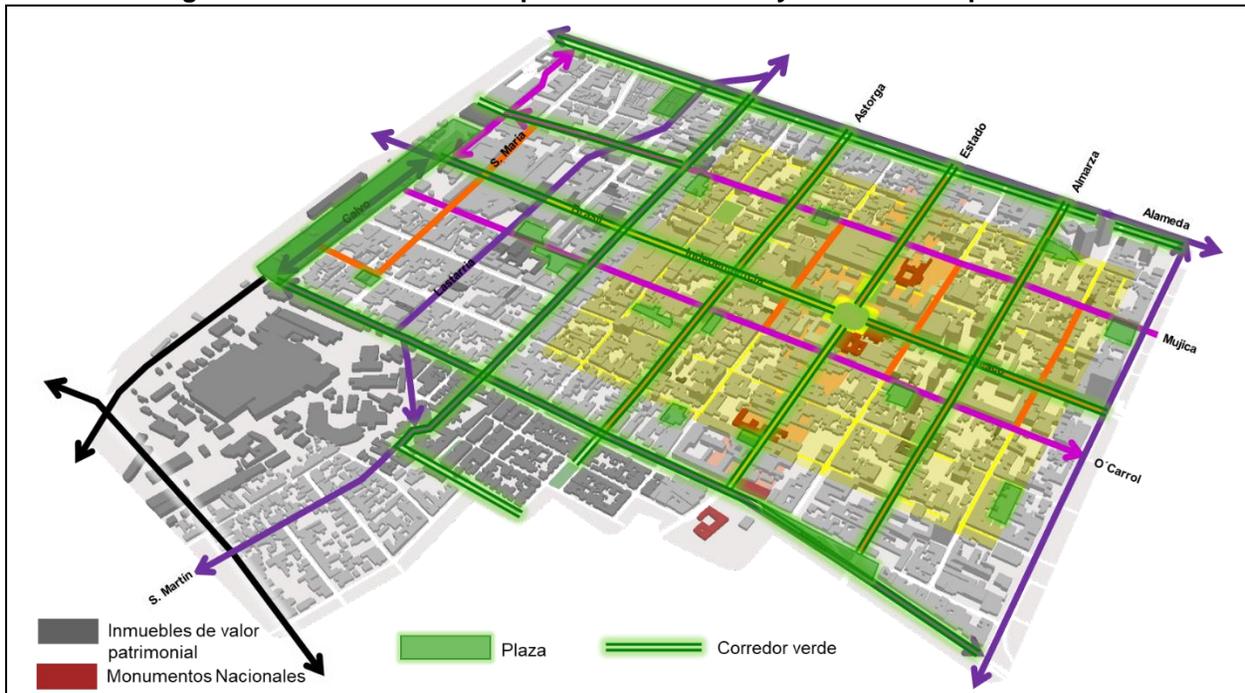
En el componente movilidad se prioriza alternativa FOCALIZADA, que incluye proyectos de Par Vial San Martín Lastarria y Diagonal Doñihue.

Figura 51 Alternativa de componente movilidad priorizada



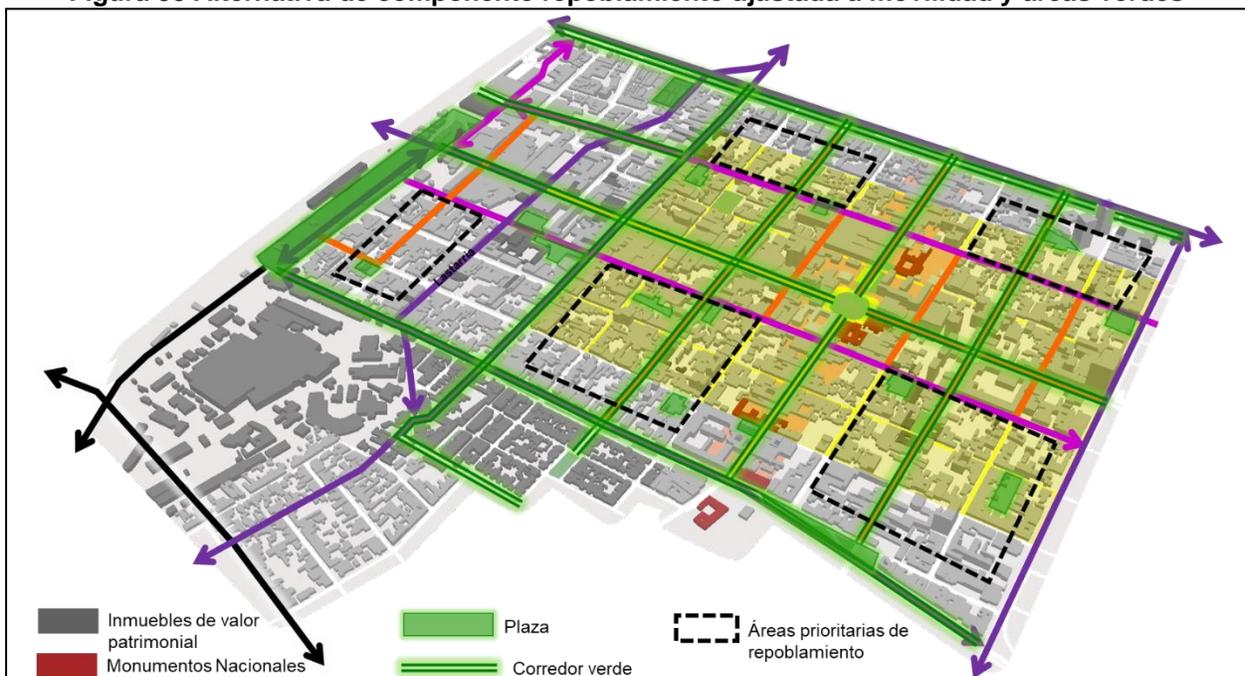
En el componente áreas verdes se prioriza alternativa CORREDORES, combinada con plazas pequeñas y de bolsillo de la alternativa de MICROBARRIOS, a continuación se ilustra este componente con la alternativa de movilidad:

Figura 52 Alternativa de componentes movilidad y áreas verdes priorizada



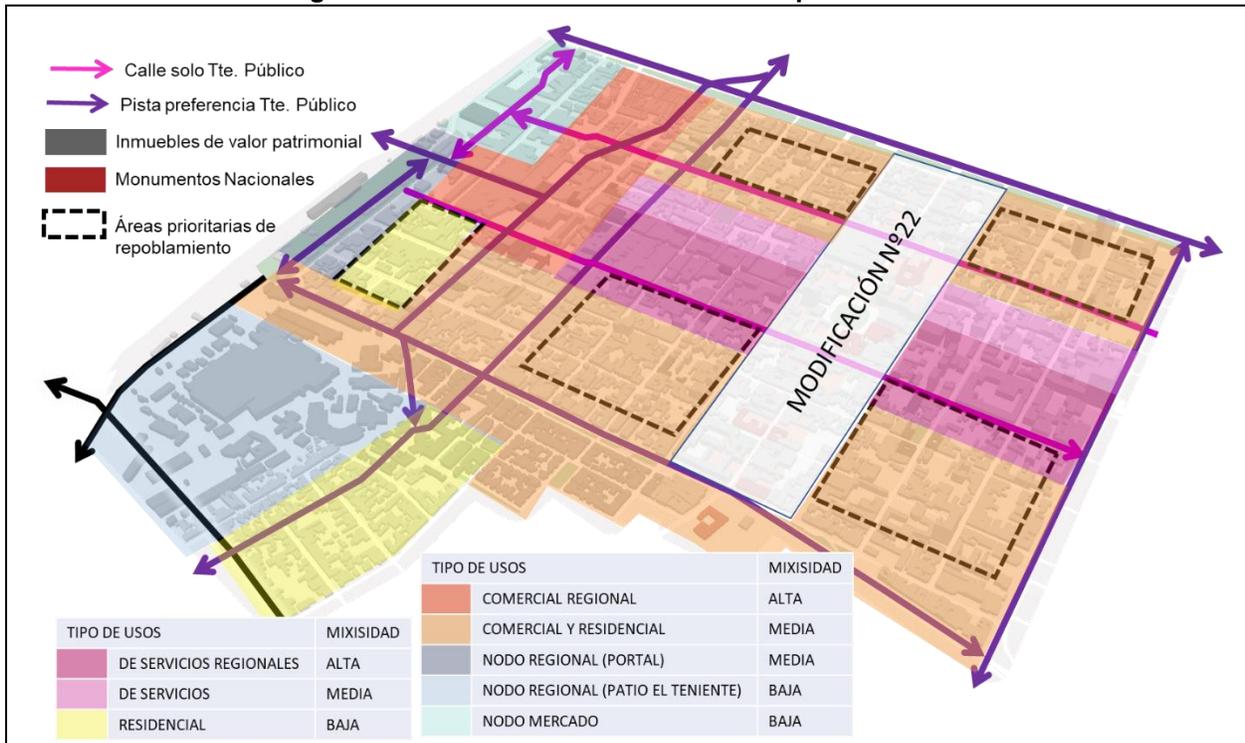
En el componente de repoblamiento se prioriza alternativa de MICROBARRIOS con ajustes que permiten compatibilizar con el componente de movilidad de la alternativa FOCALIZADA, de tal forma que las áreas prioritarias para el repoblamiento se distribuyen de la siguiente forma:

Figura 53 Alternativa de componente repoblamiento ajustada a movilidad y áreas verdes



La alternativa del componente uso excluye explícitamente el área de la modificación N°22 y se ilustra a continuación:

Figura 54 Alternativa combinada de componente usos



En el componente usos se propone una Alternativa que COMBINA los aspectos valorados en todas las observaciones recibidas y compatibilizando con la alternativa Microbarrios en el componente de repoblamiento.

El Concejo Municipal toma acuerdo sobre materias propuestas en las observaciones de los ciudadanos, las que se resumen a continuación:

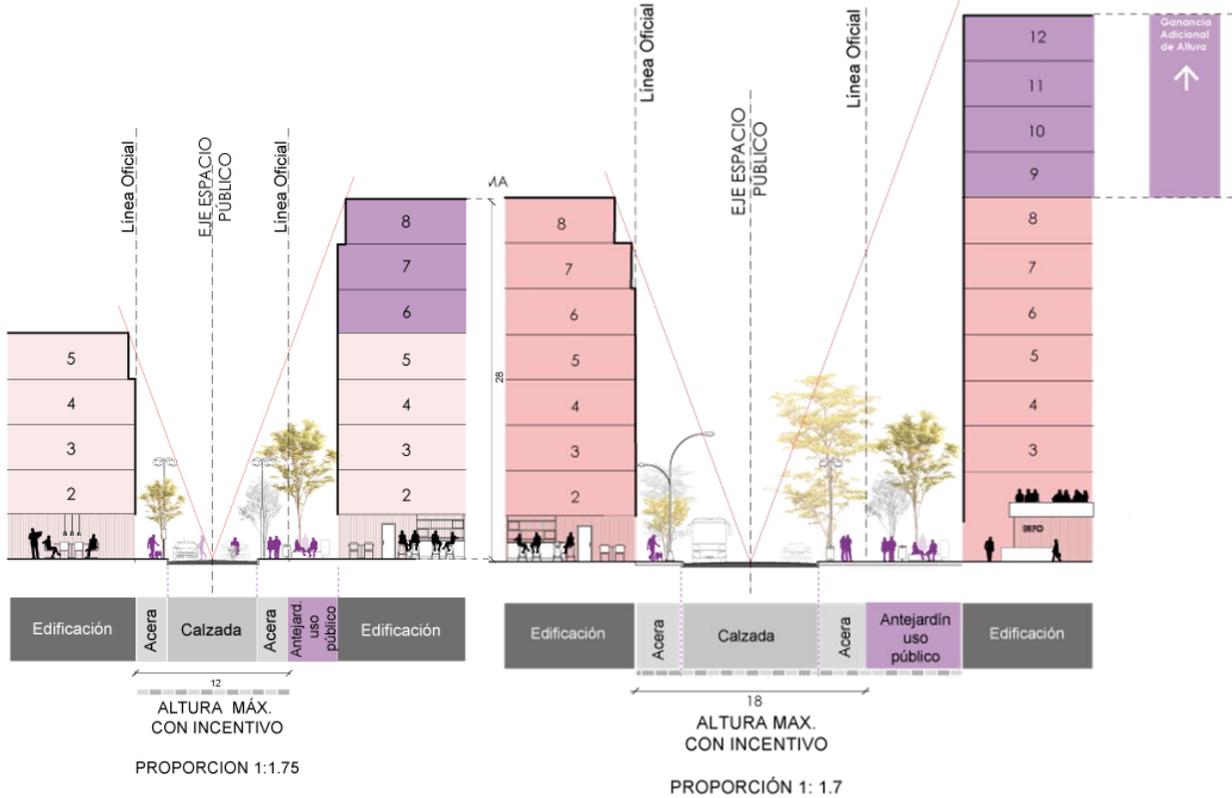
- se acuerda que el anteproyecto se desarrolle teniendo en consideración los siguientes rangos, esto de acuerdo con la distribución de usos de la alternativa priorizada (ver figura Alternativa combinada de componente usos):

Cuadro 6 Rangos de altura y densidades acordados

TIPO DE ZONA	DENSIDAD		ALTURA (PISOS)	
	Desde	Hasta (c/ incentivo)	Desde	Hasta (c/ incentivo)
DE SERVICIOS REGIONALES	350	500	6	10 (en calles de más de 18 m
DE SERVICIOS	350	500	5	8
COMERCIAL REGIONAL	250	400	8	12 (en calles de más de 15
COMERCIAL Y RESIDENCIAL	450	700	5	8
NODO REGIONAL (PORTAL)	130	200	5	8
NODO MERCADO	130	200	4	6
NODO REGIONAL (PATIO	130	200	4	6
RESIDENCIAL (ESTACION)	450	700	6	12 (en calles de más de 15
RESIDENCIAL (PATRIMONIAL)	320	480	3	6

Las normas de altura y densidad se fijan en rangos de acuerdo con cuadro expuesto, relacionadas al perfil de la vía, los cuales podrán ser aumentados si se cede espacio privado al uso público considerando mantener una proporción de 1.1,7 entre ancho del espacio público y la altura. Se incluyen ejemplos a continuación.

Figura 55 Criterios para incentivos y altura de acuerdo a vía pública



- **se acuerda incluir** en la norma del Plan Seccional aspectos que propicien e incentiven la incorporación de fachadas y techos con vegetación. De tal forma se desarrollará una normativa para fachadas y techos verdes.

Figura 56 Área de restricción para nuevos edificios destinados a estacionamiento

- **se acuerda que nuevos edificios de estacionamiento** se excluyan del sector definido como área de restricción, considerando que este sector es el que se ilustra a continuación:

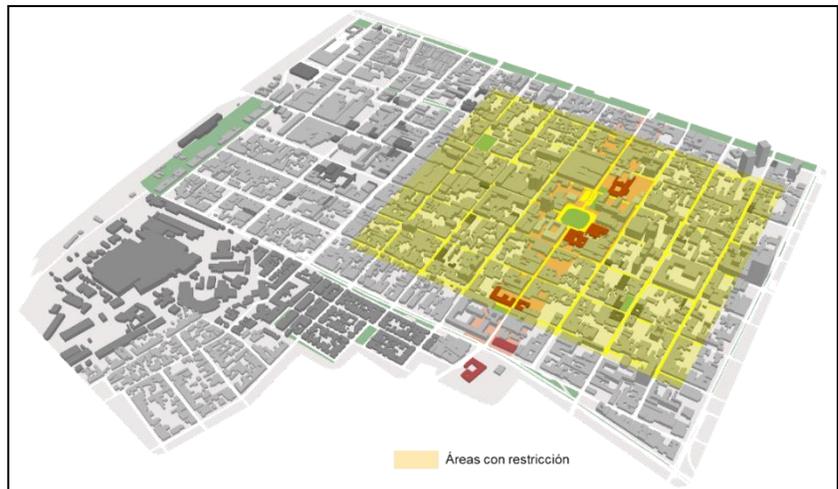
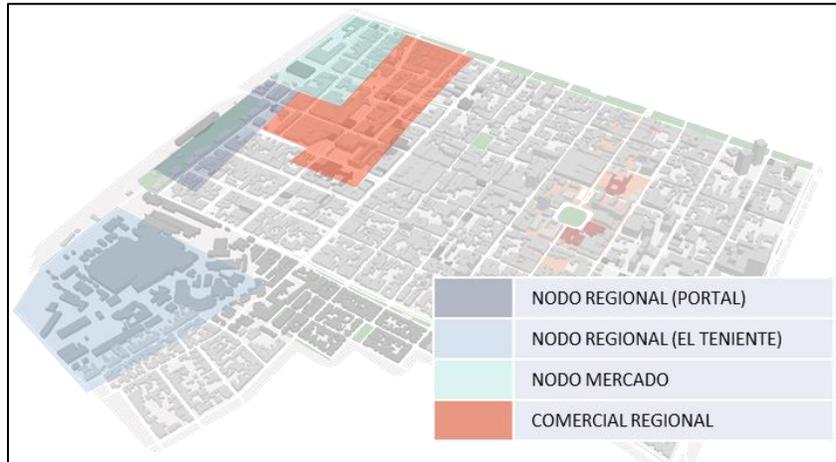


Figura 57 Áreas para actividades productivas

- se acuerda permitir el uso de suelo de actividades productivas y de infraestructura solamente en los nodos regionales y sólo bodegaje en las zonas de nodo mercado y comercio regional, como se indica en la figura.



- La propuesta de corredores verdes **asume modificar los anchos de acera** para acoger el arbolado y propender a la unificación de los ejes propuestos
- Para el área de restricción de acceso vehicular a no residentes y vías con movibilidades específicas **se desarrollarán recomendaciones** en marco del plan integral

IV.- EL PLAN SECCIONAL

Este instrumento de planificación está conformado por antecedentes que permiten plasmar en este territorio las disposiciones propias de la planificación de nivel urbano, de acuerdo con la OGUC. Esto es: el **límite del Plan Seccional**; las **vías y afectación de utilidad pública**; los **usos de suelo y otras normas urbanísticas** por zona. En conjunto, la propuesta contempla los siguientes componentes:

- El Plan, el presente punto de Memoria Explicativa, que describe los componentes normativos y su fundamentación.
- Ordenanza Local, que detalla la normativa urbanística propuesta.
- Planos, con contenidos que se presentan a escala 1:1.000
- Decreto aprobatorio de zona de remodelación

La descripción de la propuesta de Plan Seccional está referida a las nuevas características de la zona delimitada, que responden morfológica y funcionalmente a la imagen objetivo y que se traducen en las nuevas normas urbanísticas aplicables a la zona.

IV.1 LIMITE DEL PLAN SECCIONAL

El área o superficie territorial que abarca el presente estudio comprende el polígono del damero fundacional y el barrio estación delimitado dentro de las Avenidas Alameda, Freire, Millán, Estación y Viña del Mar más el polígono sur complejo industrial Patio de El Teniente y las poblaciones obreras de Hoffmann, Trénova, Sewell, Rubio y Esperanza. Esta línea poligonal resulta en un área de 212,6 ha cuyos vértices y tramos principales son descritos a continuación:

Cuadro 7 Descripción de la poligonal de aplicación del Plan Seccional

PUN-TO	COORDENADAS		DESCRIPCION DEL PUNTO	TRAMO	DESCRIPCION DEL TRAMO
	ESTE	NORTE			
1	338.638,77	6.218.308,21	Intersección de eje de línea férrea con eje de calzada sur de Avda. Libertador Bernardo O'Higgins	1-2	Eje de calzada sur de Avda. Libertador Bernardo O'Higgins que une los puntos 1 y 2
2	340.193,14	6.218.039,88	Intersección de eje de calzada sur de Avda. Libertador Bernardo O'Higgins con eje de calzada poniente de Avda. Capitán Ramon Freire		2-3
3	340.030,76	6.216.927,87	Intersección de eje de calzada poniente de Avda. Capitán Ramón Freire con eje de calzada norte de Pedro de Valdivia	3-4	
4	339.621,79	6.217.077,37	Intersección de eje de calzada norte de Pedro de Valdivia con línea paralela 84m al oriente del eje de la intersección de eje de Estado con Avda. Capitán Antonio Millán		4-5
5	339.618,44	6.217.059,06	Intersección de línea paralela 118m al sur del eje de Avda. Capitán Antonio Milla con línea paralela 122m al oriente del eje de Avda. Cachapoal	5-6	
6	339.481,82	6.216.982,37	Intersección de línea paralela 31m al sur del eje de Palominos con eje de Avda. Cachapoal		6-7
7	339.497,64	6.217.009,87	Intersección de eje de Avda. Cachapoal con eje de Palominos	7-8	
8	339.400,19	6.217.029,37	Intersección de eje de Palominos con eje de tenientes José y Manuel Campos		8-9
9	339.387,35	6.216.963,37	Intersección de eje de tenientes José y Manuel Campos con eje de Unión Obrera	9-10	
10	339.245,45	6.216.991,37	Intersección de eje de Unión Obrera con eje de oficial José Manuel Astorga		10-11
11	339.231,78	6.216.922,12	Intersección de eje de Juan Molina con línea paralela 70m al sur del eje de Unión Obrera	11-12	
12	339.122,73	6.216.951,37	Intersección de eje de Juan Molina con eje de coronel Santiago Bueras		12-13
13	338.978,77	6.216.554,25	Intersección de eje de coronel Santiago Bueras con línea paralela 18m al sur del eje de Avda. Las Torres	13-14	
14	338.761,16	6.216.676,87	Intersección de línea paralela 270m al sur del eje de 18 de octubre con eje de 1 de mayo		14-15
15	338.411,71	6.216.858,15	Intersección de línea férrea con línea paralela 26m al sur del eje de Camino Santa Julia	15-16	
16	338.403,38	6.216.883,37	Intersección de eje de línea férrea con eje de Camino Santa Julia		16-1

Figura 58 Limites del Plan Seccional

Fuente: Elaboración Propia

IV.2 ESPACIO LIBRE

El espacio libre está conformado por el conjunto del **sistema de espacios públicos** (Bienes Nacionales de Uso Público o BNUP, ya sean vías o plazas) y por **las fajas de vialidad**.

IV.2.1.- Afectación de utilidad pública para vialidad

Al espacio público definido por las vías existentes se definen anchos por tramos estableciendo perfiles adecuado para que acojan los diferentes tipos de movildades y funciones complementarias propuestas en función de materializar un centro urbano como *“Un lugar caminable, con espacios públicos inclusivos que propicien la recreación, la cultura y la convivencia con otras formas de movilidad”*. Lo anterior, teniendo en cuenta que el damero se caracteriza por una elevada congestión vehicular, calles estrechas y limitadas facilidades para el recorrido peatonal, lo que se agudiza por su rol de nodo del transporte regional y centro de servicios. Sumado a ello destaca la condición de zona saturada del Valle de O’Higgins y las acciones propuestas en el Plan de Descontaminación vigente.

El Plan plantea la prioridad peatonal, predominio de medios no motorizados, simplificación de recorridos del transporte público (microbuses, taxis y colectivos) y desincentivo del tránsito de vehículos motorizados al interior del damero para lo que se plantean propuestas como: calles exclusivas y/o calles con pistas preferentes para para flujos de transporte público y calles compartidas para establecer prioridad peatonal en zonas específicas.

No obstante, dado el alto nivel de consolidación en el sector damero central son pocos los ensanches viables para albergar la diversidad de perfiles propuestos. Por tanto, el Plan establece el ensanche de ejes viales estratégicos que, por su bajo nivel de consolidación, subutilización, deterioro de la edificación y bajo avalúo tienen posibilidades reales de transformación. De esta forma, sobresalen ejes con alta susceptibilidad a ampliar su perfil como: San Martín, Lastarria, Millán, Santa Julia, Las Torres, Astorga, O’Carrol, Cuevas.

Figura 59 Ensanches y Aperturas



Fuente: Elaboración Propia

Por otro lado, en el área destacan las calles del perímetro por sus grandes perfiles viales (Alameda, Millán, Freire, Calvo) y algunas calles que conectan lugares centrales y multifuncionales como la plaza, el mercado y el futuro Parque La Marina. Además, toma gran relevancia el proyecto del par vial San Martín – Lastarria el cual atraviesa de norte a sur el área del Plan Seccional y constituye un eje vial de gran importancia a nivel de ciudad.

A continuación, se enlistan las vías que están afectas a ensanches:

- Lastarria y San Martín hacia el costado oriente entre Alameda y Millán, y hacia el costado poniente en su último segmento entre calles 18 de Octubre y Las Torres.

- Av. Millán, con ensanche hacia ambos lados, entre Villa del Mar y San Martín y en su extremo más oriente entre calles Freire y Almarza.
- Astorga, afecta a ensanche pendiente a ambos costados entre Millán y Alameda
- O'Carrol, entre calles Freire y Lastarria con ensanche en ambos costados.
- Santa María en su extremo más norte, entre Aurora y Alameda.
- Cuevas, entre las calles San Martín y Freire afecta a ensanche en ambos lados.

Adicionalmente, se mantienen las aperturas del PRC vigente y las contempladas por los proyectos del par vial y Portal La Marina, para las siguientes vías:

- Avenida Calvo con una sección de 30 metros entre Millán y Brasil.
- Unión Americana con un ancho total de 20 metros, entre las calles Maruri y O'Carrol.
- Lastarria en sus dos puntos de bifurcación con un ancho de 18 metros

Estos ensanches y aperturas posibilitan la consolidación de la propuesta de movilidad del Plan el cual integra las acciones propuestas en el Plan de Descontaminación vigente que incluye el control de emisiones del transporte, por lo que es consecuente restringir la movilidad motorizada, potenciar la condición de un centro caminable, simplificar recorridos del transporte público (microbuses, taxis y colectivos) y desincentivar el tránsito de vehículos motorizados al interior del damero.

En este sentido y con base en las dinámicas de movilidad actuales y las zonas propuestas, el plan proyecta calles exclusivas para transporte público, calles con pistas preferentes, calles compartidas (semi peatonales) para establecer prioridad peatonal en zonas específicas con un perfil más ameno para el tránsito peatonal y la posibilidad de la extensión de la actividad comercial hacia el espacio público.

De esta forma se incorpora una distribución de los distintos modos de movilidad como ilustran las siguientes imágenes:

- Solo Transporte Público: Calles O'Carrol y Cuevas

Figura 60 Esquema de Calle exclusiva Tte. Público



Fuente: Guía diseño global de calles Nacto con intervención Surplan

- Pista Preferente: Alameda, Freire, Millán, Lastarria, San Martín, Calvo, Brasil entre Lastarria y Baquedano, Bombero Ruidiaz.

Figura 61 Esquema de Pista preferente



Fuente: Guía diseño global de calles Nacto con intervención Surplan

- Calles Compartidas (semipeatonales): Astorga, Almarza, Alcazar y Campos entre Mujica y O'Carrol, Riesco y Estado Norte.

Figura 62 Esquema de Calle compartida



Fuente: Guía diseño urbano Nacto con intervención Surplan

- Peatonales: Estado Sur, Independencia y Brasil hasta Lastarria.
- Ciclovías: A la red existente se complementa con tramo en Lastarria.

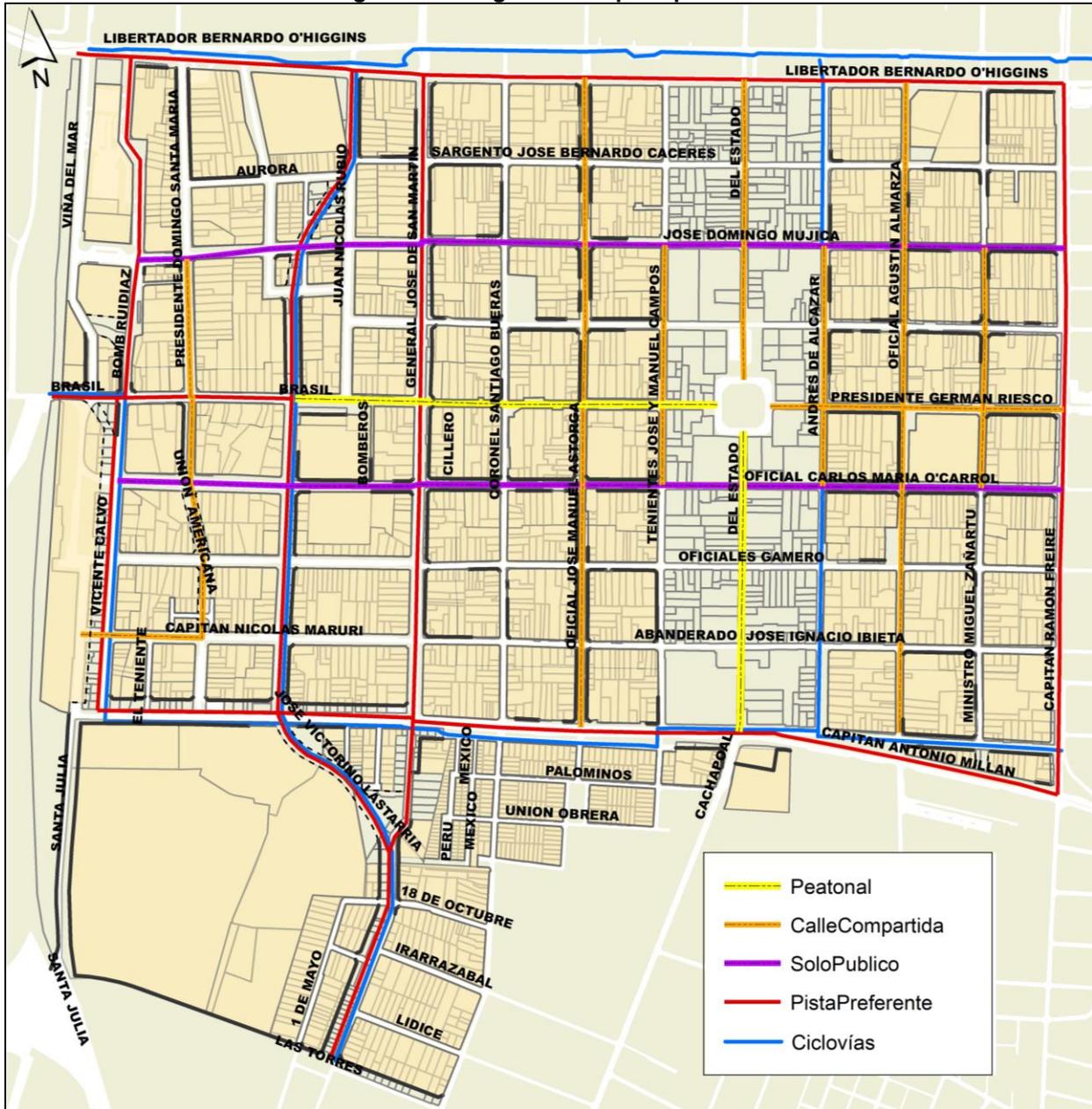
El Plan de Gestión propone contribuir a una disminución de velocidades se articulan en torno a intervenciones físicas en el EPM, junto con la redistribución de flujos vehiculares.

Figura 63 Esquema de Área con restricción



Fuente: Guía diseño global de calles Nacto

Figura 64 Categorización por tipo de movilidad



Fuente: Elaboración Propia

IV.2.2.- Afectación de utilidad pública para área verde

En el marco de un alto nivel de consolidación del damero central la red de espacios públicos existentes se complementa con nuevas pequeñas plazas que conforman puntos de recreación y pausa dentro de la trama urbana, vitalizando y enriqueciendo las actividades propias del centro y su entorno.

En este sentido, se proponen nuevas declaratorias de utilidad pública en:

- Áreas verdes que se constituyen como resultantes de vialidades como el par vial Lastarria-San Martín, Av. Calvo y Bombero Ruiz Díaz y faja verde entre calle Santa Julia y vía férrea.

- Áreas verdes circundantes al canal San Pedro en el sector mercado y población Sewell acompañando tramos donde el curso de agua se expone.
- Áreas verdes que complementa la dinámica de equipamientos como el Cementerio, Casa de la Cultura y la Corte de Apelaciones.
- Área verde de centro de manzana que permea el equipamiento Serviu O'Higgins.
- Zona EQ PU2 correspondiente al desarrollo del parque La Marina como iniciativa público-privada en desarrollo y mantiene las condiciones del actual PRC.

Figura 65 Áreas Verdes y Corredores



Fuente: Elaboración Propia

Tomando en cuenta la baja posibilidad de incorporar áreas verdes de gran superficie que articulen la estructura urbana, se propone la optimización del espacio público de perfiles viales aptos para

un ensanche suficiente que le permita acoger dentro de sus elementos urbanos un arbolado urbano significativo con la intención de consolidar corredores verdes que interconecten los diferentes sectores y mejoren la calidad del espacio urbano. En este sentido, las grandes calles: Calvo, San Martín, Lastarria, Astorga, Almarza, Millán, Las Torres, Riesco-Independencia-Brasil, Alameda y Viña del Mar consolidan la red de corredores verdes del centro de Rancagua.

Figura 66 Esquema de Corredor verde



Fuente: Guía diseño global de calles Nacto con intervención Surplan

IV.3 ZONIFICACIÓN

La actual zonificación establece dos grandes sectores que engloban al damero central y al barrio estación como zonas homogéneas sin diferenciación interna desconociendo las especificidades de cada uno de los sectores del área del Plan. En este contexto la zonificación establecida por el Plan plantea entonces incorporar las vocaciones de usos hacia la instalación de una amplia diversidad de usos promoviendo mejorar las condiciones de habitabilidad con una intensidad que vitalice el sector.

Con el objetivo de actualizar la normativa vigente a las nuevas demandas de crecimiento urbano, así como a la necesidad de preservar la imagen urbana y el patrimonio, se formula una zonificación tomando como base las vocaciones y tendencias de los diferentes sectores del área de estudio fortaleciendo la diversidad de usos y potenciando el uso residencial con crecimiento por densificación para lo cual se genera las siguientes agrupaciones de zonas:

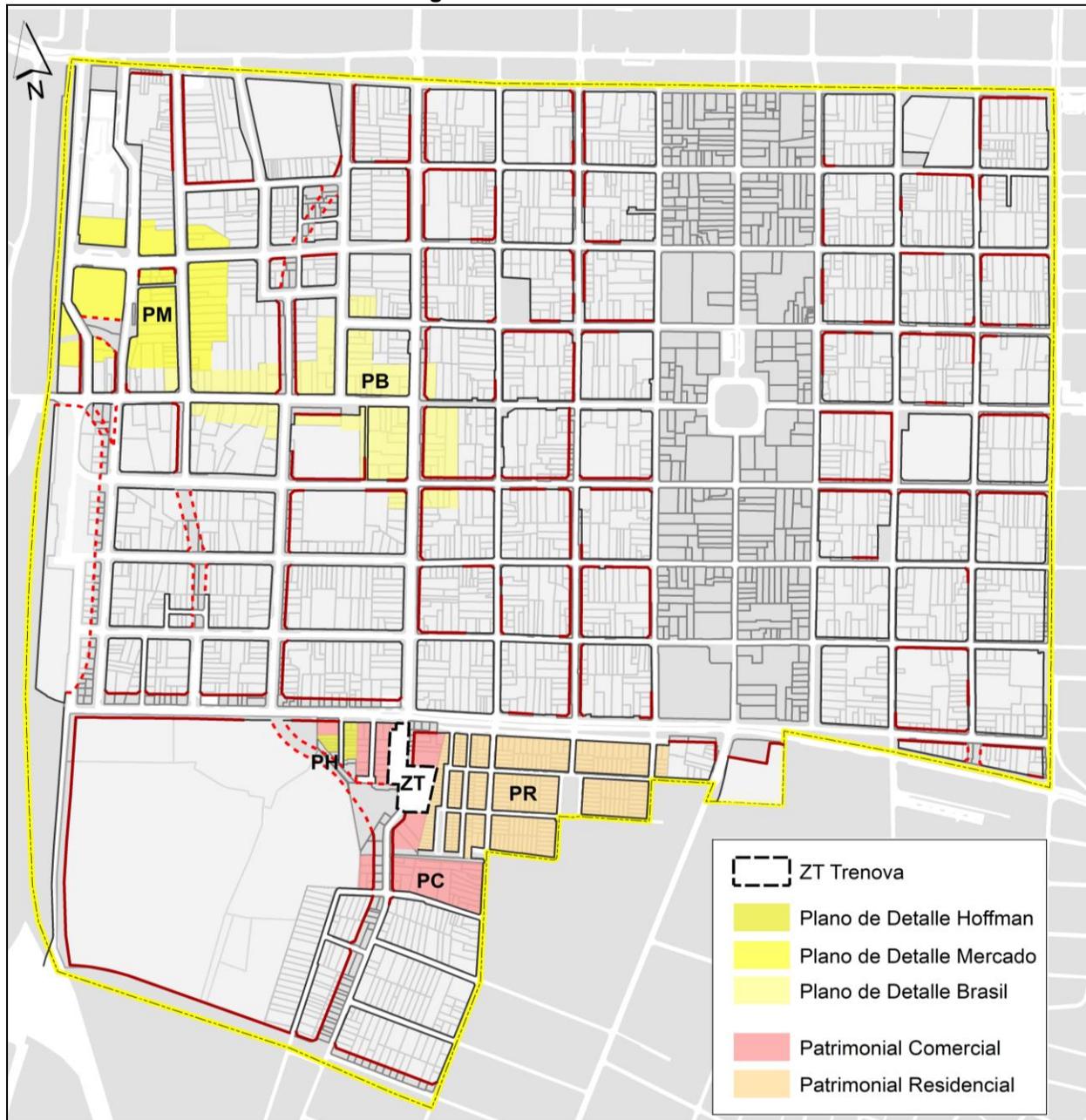
IV.3.1.- PATRIMONIAL (6 zonas):

Engloba sectores con arquitecturas valoradas y reconocidos históricamente como las poblaciones obreras de Sewell, Rubio, Hoffman, Trénova y Esperanza y las zonas con edificaciones y dinámicas singulares como el entorno del Mercado Central y barrio Brasil. En el contexto del proceso de acuerdos, considerando la utilidad de normas urbanísticas tales como altura y agrupamiento que son adecuadas a preservar la morfología del patrimonio edificado que se desea mantener, se definen las áreas para zona Patrimonial comercial (PC) enfrente a vialidad mayor y zona Patrimonial residencial (PR) en el interior, excepto el área correspondiente a Pasaje Trénova²⁴ con una normativa compatible con los valores identificados en trámite de declaratoria de protección²⁵.

²⁴ La solicitud de declaratoria fue realizada al CMN, por la Ilustre Municipalidad de Rancagua, mediante carta del Comité de Adelanto Pasaje Trénova (Ingreso CMN N° 3320 del 03.06.2019)

²⁵ El Plan Seccional determina polígonos de Plano de Detalle para el entorno del Mercado Central, Barrio Brasil y pasaje Hoffman 1

Figura 67 Zonas Patrimoniales



Fuente: Elaboración Propia

Cuadro 8 Justificación de zonas patrimoniales

SIGLA	NOMBRE	DESCRIPCIÓN
PM	Patrimonial Mercado Modelo	Abarca las manzanas en torno al rodoviario y mercado y la edificación del mismo las cuales engloban una dinámica asociada al rubro de abastos tradicional del sector como el Pasaje Rochet, Santa María y la Pérgola de las Flores. En esta área se plantean normas compatibles que rescatan la volumetría de la arquitectura moderna del mercado central manteniendo altura máxima de 3 pisos sin posibilidad de acceder a incentivos. Actualmente se aprecia una alta heterogeneidad que no contribuyen a la compresión y exposición adecuada de la edificación de interés, por lo cual el plano de detalle incorpora lineamientos para consolidar una imagen urbana que ponga en

SIGLA	NOMBRE	DESCRIPCIÓN
		valor el edificio del Mercado Modelo y recupere el espacio público. Se prohíben usos productivos y de infraestructura. Se propone un Plano de Detalle para este sector.
PB	Patrimonial Barrio Brasil	Concentra el comercio y servicios del área céntrica asociados a actividades minoristas de escala local con edificaciones singulares de arquitectura republicana revestidas por elementos publicitarios que modifican su volumetría y comercio transitorio que entorpecen el espacio público. Con el objetivo de mantener la imagen urbana del sector y propender por una mejor lectura del valor arquitectónico se prohíben usos productivos y de infraestructura, se establece una altura máxima de tres pisos y fachada continua, así como la imposibilidad de acceder a incentivos normativos. Se propone un Plano de Detalle para este sector.
PH	Patrimonial Pasaje Hoffmann 1	Engloba 14 predios en torno al pasaje Hoffmann 1 con una alta vocación residencial, estableciendo una altura máxima de 2 pisos y fachada continua con la intención de mantener la homogeneidad de la morfología actual y generar lineamientos para gestos arquitectónicos como vanos, aleros, enrejados y frisos con el objetivo de preservar la imagen urbana de esta población obrera. Previendo los posibles cambios promovidos por el futuro par vial se prohíben usos productivos y de infraestructura, así como equipamientos de esparcimiento, salud y seguridad y sin posibilidad de acceder a incentivos. Se propone un Plano de Detalle para este sector.
PC	Patrimonial Comercial	Comprende las poblaciones Hoffmann y Sewell en el entorno de la bifurcación sur del par vial Lastarria-San Martín, cuyo amplio perfil posibilita el desarrollo de una dinámica comercial de alcance sectorial y de densificación habitacional. La normativa propone condiciones que, si bien permite acoger diversidad de usos, mantiene condiciones compatibles con el entorno residencial en que se insertan estableciendo una altura tradicional de 3 pisos sin posibilidad de acceder a incentivos, pero abriendo las posibilidades de agrupamiento. Se prohíben usos productivos y de infraestructura.
PR	Patrimonial Residencial	Agrupar las poblaciones obreras de Sewell y Rubio las cuales cuentan con una imagen urbana homogénea y consolidada con una alta vocación residencial. Con el objetivo de preservar sus valores patrimoniales la norma urbana establece una altura máxima de dos pisos y la imposibilidad de acceder a incentivos de edificación. Se prohíben usos productivos y de infraestructura, así como equipamientos de culto, deporte, esparcimiento y seguridad. Con el fin de acoger el actual desarrollo de actividades comerciales en torno al eje Millán permite el uso de equipamiento comercial excluyendo la venta de combustible.
TP	Patrimonial Pasaje Trénova	Corresponde al área conjunto urbano que dio residencia a profesionales norteamericanos de la empresa "Braden Copper Company", explotadora de la mina de cobre "El Teniente". se prohíben usos productivos y de infraestructura, se establece una altura máxima de un piso y fachada continua, así como la imposibilidad de acceder a incentivos normativos

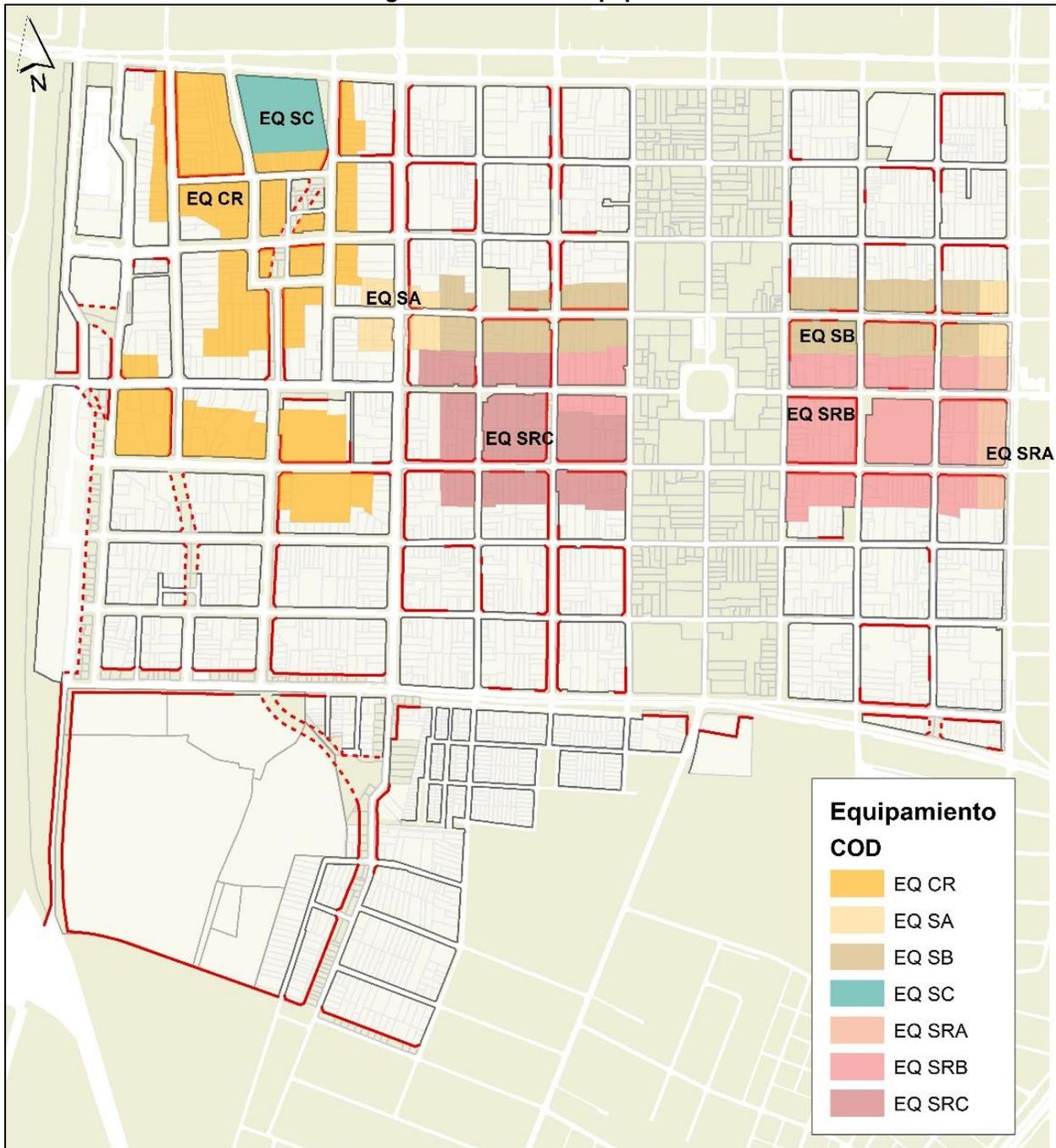
IV.3.2.- EQUIPAMIENTO (7 zonas):

Abarcan el sector comercial del área del mercado con su dinámica de bodegas y almacenamientos de gran superficie, así como las áreas de servicios regionales y locales del sector céntrico entorno a Independencia, O'Carrol y Cuevas.

Cuadro 9 Justificación de zona de equipamiento regional

SIGLA	NOMBRE	DESCRIPCIÓN
EQ CR	Equipamiento Comercial Regional	Concentra la actividad comercial adyacente al mercado central con una imagen urbana débil y el predominio de bodegas y almacenamientos. Con la intención de propender por la mixicidad se permiten usos residenciales y de equipamiento, así como actividades productivas con grandes depósitos, bodegas y talleres. Aprovechando los anchos perfiles viales se permiten alturas máximas de 8 pisos y la posibilidad de acceder a incentivos para llegar hasta 12 pisos sujeto a la generación de antejardín y su apertura al uso público.

Figura 68 Zonas de Equipamientos



Fuente: Elaboración Propia

Cuadro 10 Justificación de zonas de equipamiento

SIGLA	NOMBRE	DESCRIPCIÓN
EQ CR	Equipamiento Comercial Regional	Concentra la actividad comercial adyacente al mercado central con una imagen urbana débil y el predominio de bodegas y almacenamientos. Con la intención de propender por la mixicidad se permiten usos residenciales y de equipamiento, así como actividades productivas con grandes depósitos, bodegas y talleres. Aprovechando los anchos perfiles viales se permiten alturas máximas de 8 pisos y

SIGLA	NOMBRE	DESCRIPCIÓN
		la posibilidad de acceder a incentivos para llegar hasta 12 pisos sujeto a la generación de antejardín y su apertura al uso público.
EQ SA	Equipamiento de servicios	Incorpora los servicios de escala local que se consolidan en torno al eje vial Cuevas entre San Martín y Millán. Con el fin de consolidar la oferta de diversidad de usos se permiten alturas máximas de 5 pisos con la posibilidad de incrementarlo hasta 8 pisos y aumentar la densidad a 500 hab/ha sujeto al desarrollo de antejardín y su libre uso. Se prohíben usos productivos y de infraestructura con la finalidad de evitar el conflicto de uso con los equipamientos y residencias que se buscan consolidar.
EQ SB	Equipamiento de servicios con restricción	Misma descripción de la zona anterior, pero con restricción a edificios de estacionamiento por hacer parte del polígono de desincentivo a transporte privado en el corazón del damero central.
EQ SRA	Equipamiento de servicios regionales	Contempla los equipamientos de escala regional que se desarrollan en torno al eje principal de Independencia-Riesco y O´Carrol entre Alcázar y Millán. Teniendo en cuenta las posibilidades que generan sus anchos perfiles viales se permite una altura máxima de 6 pisos la cual puede aumentar hasta 10 pisos y aumentar la densidad a 500 hab/ha sujeto al desarrollo de antejardín y su libre uso. Se prohíben usos productivos y de infraestructura con la finalidad de evitar el conflicto de uso con los equipamientos y residencias que se buscan consolidar.
EQ SRB	Equipamiento de servicios regionales con restricción	Misma descripción de la zona anterior, pero con restricción a edificios de estacionamiento por hacer parte del polígono de desincentivo a transporte privado en el corazón del damero central.
EQ SRC	Equipamiento de servicios regionales Consolidados	Área con servicios regionales entorno a la intersección de los ejes Independencia, Bueras, O´Carrol, Astorga con un alto nivel de consolidación y una imagen urbana homogénea con edificaciones de mediana altura. Se propone consolidar la imagen existente mediante condiciones de altura máxima de 6 pisos y la imposibilidad de acceder a incentivos para mayores alturas dado los perfiles viales estrechos. Se prohíben usos productivos y de infraestructura con la finalidad de evitar el conflicto de uso con los equipamientos y residencias que se buscan consolidar.
EQ SC	Equipamientos Cementerio	Contempla el predio del equipamiento Cementerio Central. Mantiene condiciones del PRC vigente.

IV.3.3.- RESIDENCIAL (3 zonas)

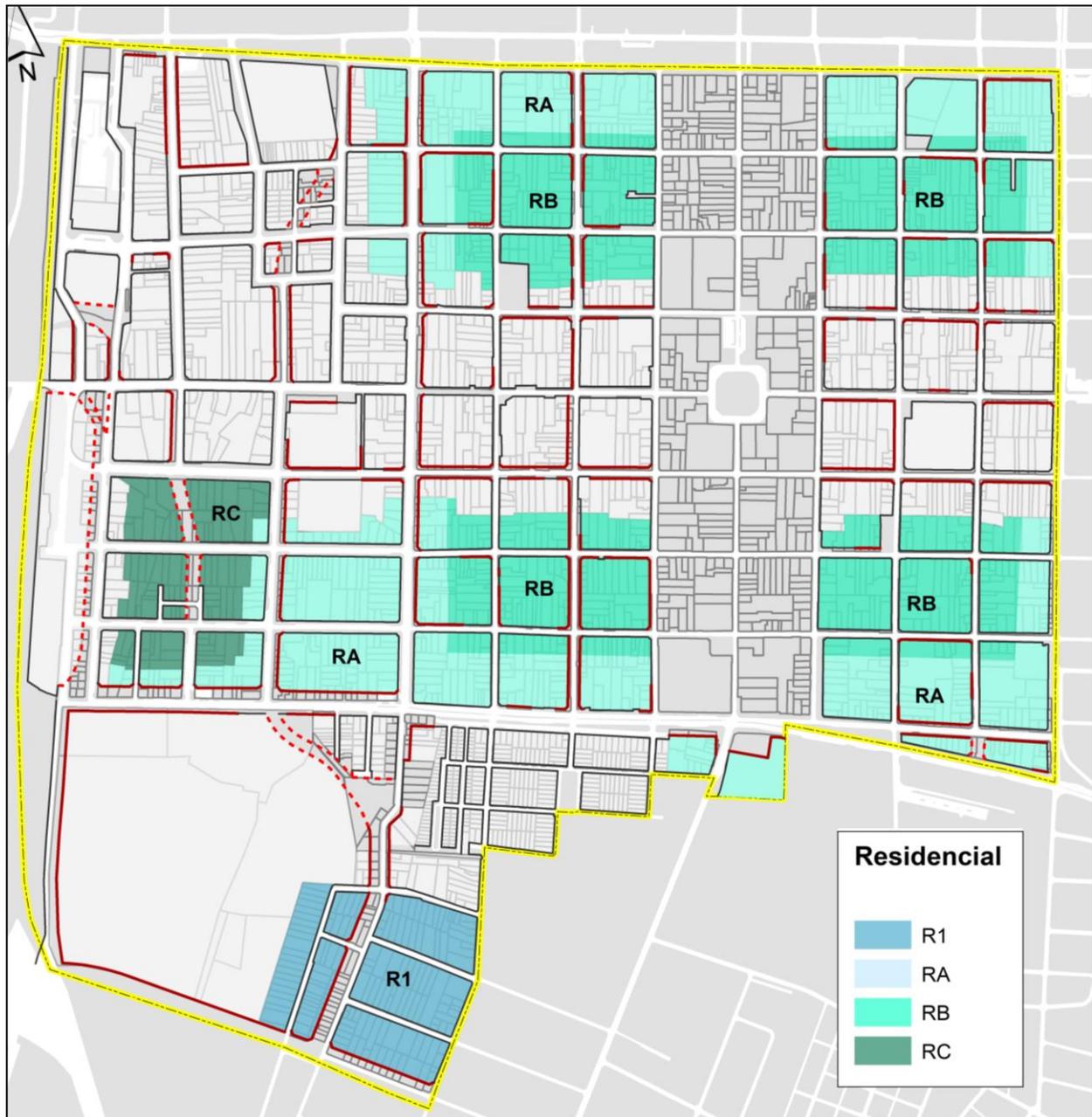
Contemplan las franjas perimetrales conformando micro-barrios con intención de conducir un proceso de repoblamiento del centro y con posibilidad de comercio local asociado devolviendo la función de la vivienda como factor de revitalización del centro.

Cuadro 11 Justificación de zonas residenciales centrales

SIGLA	NOMBRE	DESCRIPCIÓN
RA	Residencial Comercial	Área con alta vocación residencial en el borde perimetral del damero central en torno a ejes viales con amplios perfiles como Millán, Freire, Alameda y San Martín. Esta ubicación estratégica posibilita la diversidad de usos con el desarrollo de comercio de menor escala compatible con el uso de viviendas. De acuerdo con su ubicación estratégica se incorpora la posibilidad del desarrollo de edificios de estacionamientos. Propende por el desarrollo residencial con la densidad más alta (450 hab/ha) y como altura máxima permite hasta 5 pisos con posibilidad de acceder a 8 pisos de altura y hasta 700 hab/ha mediante el incentivo ligado al desarrollo de antejardín dado al uso público. Se prohíben usos productivos y de infraestructura con la finalidad de evitar el conflicto de uso con las residencias y comercio que se buscan consolidar.

SIGLA	NOMBRE	DESCRIPCIÓN
RB	Residencial	Como parte del desarrollo de micro barrios a modo de zonas de repoblamiento, se delimitan cuatro cuadrantes dentro del damero central con la intención de determinar una alta vocación residencial con restricción a edificios de estacionamientos dado que se trata del corazón del damero. Propende por el desarrollo residencial con la densidad más alta (450 hab/ha) y con altura máxima de hasta 5 pisos con posibilidad de acceder a 8 pisos de altura y densidad de 700 hab/ha mediante el incentivo ligado al desarrollo de antejardín dado al uso público. Se prohíben usos productivos y de infraestructura con la finalidad de evitar el conflicto de uso con sector residencial que se buscan consolidar.

Figura 69 Zonas Residenciales



Cuadro 12 Justificación de zonas residenciales sector estación y sur

SIGLA	NOMBRE	DESCRIPCIÓN
RC	Residencial Estación	Comprende área residencial en torno al eje vial Unión Americana y sus intersecciones con Carrera Pinto y Maruri en el sector sur del barrio estación. Como propuesta de micro barrio se propende por el desarrollo residencial con la densidad más alta (450 hab/ha) y con altura máxima de hasta 6 pisos con posibilidad de acceder hasta 12 pisos de altura y densidad de 700 hab/ha mediante el incentivo ligado al desarrollo de antejardín dado al uso público. Corresponde al micro barrio con mayor intensidad de uso dado las posibilidades que otorgan los amplios ejes viales que articulan el barrio estación. Se prohíben usos productivos y de infraestructura con la finalidad de evitar el conflicto de uso con sector residencial que se buscan consolidar.
R1		Mantiene condiciones PRC vigente.

IV.3.4.- PRODUCTIVO (1 zona)

Se limita al polígono de la planta de fundición al interior del predio de Codelco, restringiendo las actividades molestas para evitar el conflicto de uso con las zonas residenciales y patrimoniales circundantes.

Cuadro 13 Justificación de zonas de actividad productiva

SIGLA	NOMBRE	DESCRIPCIÓN
IE	Actividad Productiva	Se limita al predio interior del Complejo Industrial Codelco en donde se desarrollan actividades productivas molestas en torno a las naves de la planta de fundiciones. Propende por predios mínimos con grandes superficies, edificaciones aisladas con altura máxima de 6 pisos teniendo en cuenta las necesidades de las naves industriales. Se prohíbe los usos residenciales y equipamientos comerciales, culto, deporte, educación, esparcimiento y salud. Imposibilita el acceso a incentivos.

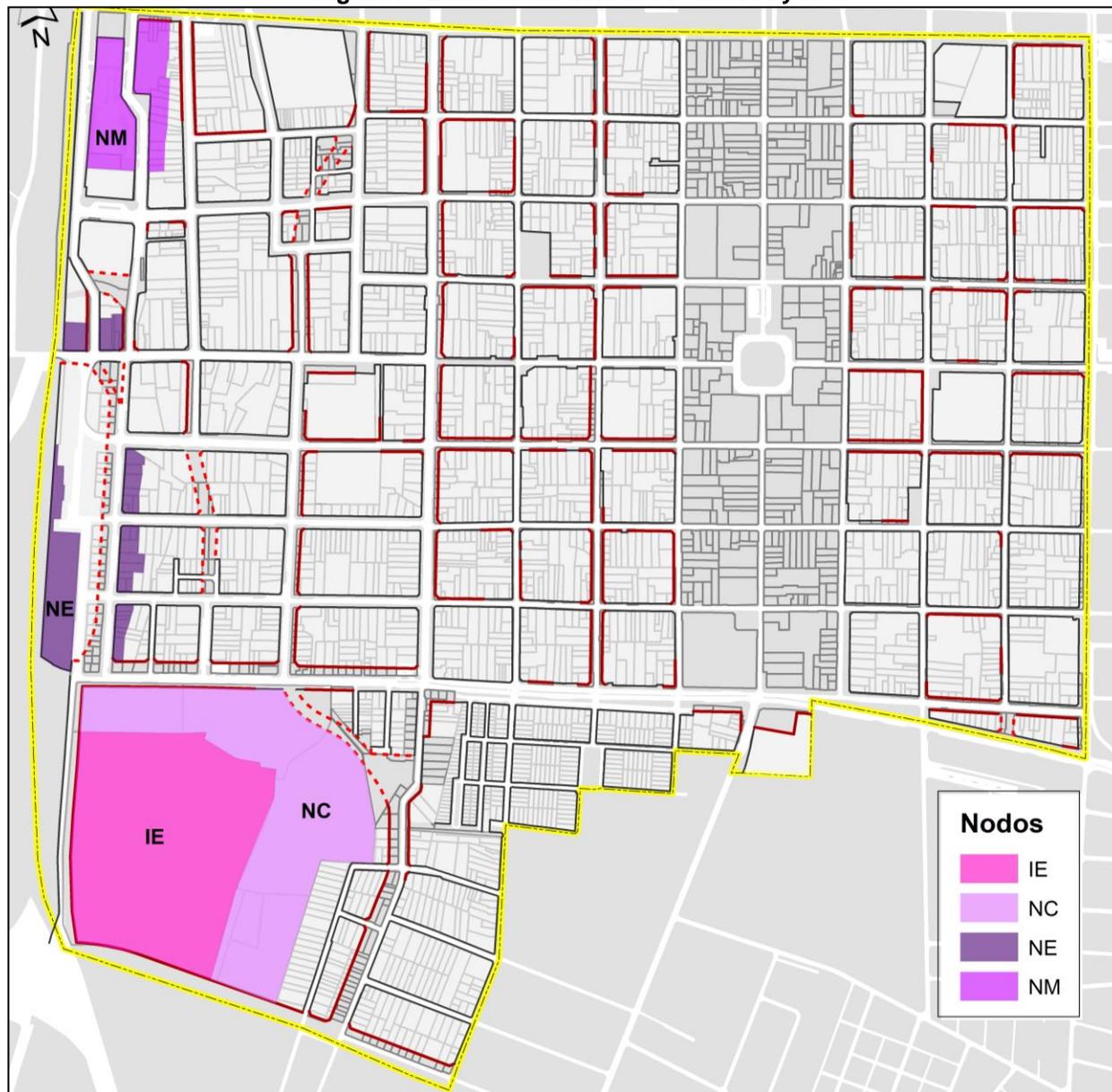
IV.3.5.- NODOS (3 zonas):

Incluye las zonas mixtas al poniente con dinámicas productivas e infraestructura que contemplan usos y edificaciones singulares asociadas al Mercado, Estación y Codelco.

Cuadro 14 Justificación de nodos

SIGLA	NOMBRE	DESCRIPCIÓN
NC	Nodo Codelco	Esta zona se propone a modo de faja de mitigación. Permite servicios, oficinas y equipamientos que median entre la actividad productiva molesta que se restringe al interior del gran complejo y las zonas patrimoniales y residenciales de su entorno inmediato con la finalidad de evitar conflictos de uso. Se permiten edificaciones aisladas y alturas máximas de 6 metros. Permite el desarrollo de equipamientos. Se prohíbe los usos residenciales, equipamientos de salud y actividades industriales. Imposibilita el acceso a incentivos.
NE	Nodo Estación	Incorpora el área perimetral al proyecto Portal Regional con la finalidad de complementar esta propuesta y disponer usos que compatibilicen el desarrollo de equipamientos e infraestructura permitiendo con bajas densidades algunos usos residenciales y también algunas actividades productivas. Se establece como altura máxima 5 pisos con la posibilidad de incrementar hasta 8 pisos al acceder al incentivo ligado a la generación de antejardín dado al uso público.
NM	Nodo Mercado	Teniendo en cuenta que el Rodoviario pasa a ser parte del Portal Regional La Marina, esta zona se posibilita como una ampliación de las actividades del rubro de abastos para lo cual se establece como agrupación permitida la edificación aislada con altura máxima de 4 pisos y posibilidades de aumentar hasta 8 pisos al acceder al incentivo ligado a la generación de antejardín dado al uso público. Permite usos de equipamiento, infraestructura, actividades productivas y con bajas densidades algunos usos residenciales.

Figura 70 Zonas de Actividad Productiva y Nodos



De esta forma el plan incorpora un total de 18 nuevas zonas y además, mantiene la denominación de 4 de las zonas del PRC vigente, modificando en algunos casos el polígono y/o sus condiciones urbanísticas, a saber:

- Población Esperanza se mantiene en su categoría como R1 y con sus condiciones urbanísticas actuales.
- Sector norte del Parque La Marina adopta la zonificación vigente de las manzanas actuales categorizadas como EGPU2.
- El polígono del cementerio se mantiene como zona EQSC, disminuyendo en su costado oriente la superficie que se convierte en Área Verde.
- La actividad productiva IE de Codelco disminuye su polígono solamente a la parte interna de acuerdo con la subdivisión predial.

Además, se acoge lo determinado por la Modificación N° 22 para el eje del Centro Histórico e incorpora los criterios que surgen en el proceso de aprobación de la Zona Típica Pasaje Trénova.²⁶

IV.4 NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN SECCIONAL

IV.4.1.- Marco legal de la norma urbanística propuesta

Para las normas urbanísticas de este Plan Seccional de Remodelación se aplica el siguiente marco reglamentario:

Cuadro 15 Definiciones marco legal

NORMA	DEFINICIÓN E INSTRUCTIVO ASOCIADO EN MARCO L.G.U.C. y O.G.U.C.
Superficie de subdivisión predial mínima (m ²)	Aplica a los procesos de división o subdivisión predial (subdivisiones, división afecta y loteos) y debe establecerse en relación con la zona o subzona de que se trate (DDU 440)
Superficie predial mínima (m ²)	Requisitos o exigencias de emplazamiento relacionadas con el tamaño predial o la superficie mínima o superficie mínima predial relacionadas con los usos de suelo o con ciertas actividades y aplica sólo a las edificaciones. (DDU 440)
Coeficiente de ocupación de suelo	Artículo 1.1.2. OGUC
Coeficiente de ocupación de pisos superiores	norma que los planes determinan de manera poco frecuente y que resulta de utilidad tratándose de sectores que en base a características arquitectónicas o morfológicas, requieran de un tratamiento especial respecto de la ocupación de los pisos superiores de las edificaciones. Se podrá definir un único factor numérico aplicable a todos los pisos superiores, o distinguir por pisos o agrupaciones de los mismos, cuidando que esta norma no se superponga a otras de similar naturaleza o que pueden cumplir la misma función como por ejemplo las disposiciones relativas a rasantes y distanciamientos (DDU 440)
Coeficiente de constructibilidad	Artículo 1.1.2. OGUC
Altura máxima de edificación (m)	Altura máxima de las edificaciones que aplicará a todos los sistemas de Agrupamiento (DDU 440)
Sistema agrupamiento	Artículo 2.6.1 de la OGUC, el agrupamiento de los edificios es determinado por el Plan Regulador Comunal, y tiene por objeto definir las alternativas de emplazamiento de éstos dentro de un predio (DDU 440)
Altura máxima de continuidad (m)	Altura máxima de edificación continua (DDU 440).
Altura mínima de edificación (m)	La altura y profundidad de la edificación son máximos que no pueden sobrepasarse, pudiendo el proyecto en todo caso presente dimensiones menores en estos aspectos. Cabe recordar que la "altura mínima" no es una norma urbanística reconocida en el inciso sexto del artículo 11 6 de la LGUC. (DDU 391) Sin embargo el Art. 72°LGUC establece procedimiento de excepción, en que se determinen las nuevas características se norme diversos aspectos urbanísticos, entre aquellos la facultad de establecer alturas mínimas y máximas (Ord 0118 16/02/2018 DDU)
Profundidad máxima de continuidad (%)	La profundidad de la edificación continua debe cumplirse a partir del plano de fachada. Dentro de la profundidad máxima de la edificación continua establecida por el plan regulador, el cuerpo continuo puede presentar interrupciones en el deslinde, y/o presentar al interior del volumen mismo, vacíos, características que no alterarían la condición de continuidad y las particularidades de la misma (DDU 391)
Adosamiento	Artículo 1.1.2. OGUC

²⁶ Solicitud que presenta la Ilustre Municipalidad de Rancagua, mediante carta del Comité de Adelanto Pasaje Trénova (Ingreso CMN N° 3320 del 03.06.2019), y comprende la protección del conjunto urbano que dio residencia a profesionales norteamericanos de la empresa "Braden Copper Company", explotadora de la mina de cobre "El Teniente". "

NORMA	DEFINICIÓN E INSTRUCTIVO ASOCIADO EN MARCO L.G.U.C. y O.G.U.C.
Distanciamiento mínimo a medianeros (m) indicado respecto de la altura que se indica	Artículo 2.1.10. OGUC indica distanciamientos mínimos a los medianeros DISTANCIA MÍNIMA HORIZONTAL FRENTE A FACHADAS CON VANOS DE RECINTOS HABITABLES EN EDIFICIOS COLECTIVOS NO CONTIGUOS (DDU440) Distancias mínimas libres horizontales frente a vanos de recintos habitables : <ul style="list-style-type: none"> - Ubicados a una altura de hasta 3,5 m: 4 m - Ubicados a una altura sobre 3,5 m y hasta 7 m: 6 m. - Ubicados a una altura sobre 7 m: 8 m.
Distanciamiento mínimo a línea oficial (m) indicado respecto de la altura que se indica	Considerando que el término retranqueo se explica aplicado al cuerpo continuo en la OGUC y en DDU 440, se propone reemplazarlo por “distanciamiento a la L.O”, basado en la definición de la Circ. DDU 440. Por otra parte, en el marco del Art. 72°LGUC que establece procedimiento de excepción, en que se determinen las nuevas características se norme diversos aspectos urbanísticos (Ord 0118 16/02/2018 DDU)
Antejardín (m)	Artículo 1.1.2. OGUC
Densidad Bruta Máxima (hab/Há)	Artículo 1.1.2. OGUC
Cuerpos salientes sobre línea oficial	Cuerpos salientes que sobresalgan del plano vertical levantado sobre la línea oficial hasta un ancho de 1,80 m a partir de la altura de los 3 m. y mayores salientes respecto de marquesinas y toldos (Art. 2.7.1. OGUC)
Cuerpos salientes sobre antejardín	Disposiciones que rijan los cuerpos salientes que sobresalgan del plano vertical de la línea de edificación sobre el antejardín. (Art. 2.7.11. OGUC)
Incentivos (no aplica en este PSCC)	Ley 20.958 que establece un Sistema de Aportes al Espacio Público incorpora nuevo Artículo 184 introducido a la Ley General de Urbanismo y Construcciones Para que PRC pueden otorgar incentivos en las normas urbanísticas aplicables respecto de todo o parte de su territorio condicionados a (DDU 440): <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de espacios públicos o al mejoramiento de los ya existentes - Materialización, reparación o mejoramiento de equipamientos públicos - Instalación o incorporación de obras de arte en el espacio público - Cumplimiento de otras condiciones que induzcan o colaboren en el mejoramiento de los niveles de integración social urbana
Condición para incremento de altura	En el marco del Art. 72°LGUC que establece procedimiento de excepción, en que se determinen las nuevas características se norme diversos aspectos urbanísticos (Ord 0118 16/02/2018 DDU).

IV.4.2.- Criterios aplicados a la definición de las normas urbanísticas

Las normas propuestas se basan en un principio de gradualidad que permita dar flexibilidad a la diversidad de proyectos que se pueda plantear en el área. En base a esto, se propone una norma de base para cada zona, y la posibilidad de acceder a mayores capacidades de edificación mediante una compensación con la generación de antejardines. Por otra parte, las normas para cada zona reconocen las particularidades reflejadas en el diagnóstico y específicamente con respecto a las condiciones que plasman la morfología urbana se han tenido en consideración los perfiles de las calles con el objetivo de mantener una proporción de 1:1,7 siguiendo los lineamientos de la *Guía referencial para una densificación equilibrada* del CNDU.

Se ha determinado también la norma urbanística de densidades y alturas con tope, ausente hoy en la mayoría de las zonas del PRC vigente. Una mayor densidad engendra más flujos y movimientos, que ofrecen una vigilancia natural en las calles del centro de Rancagua. Se fijan para el área del Plan Seccional rangos desde 130 hab./Há (en nodos y zonas fuertemente comerciales) hasta 700 hab./ Há (en los microbarrios con aplicación del incentivo). Para fijar estos rangos se ha considerado la tendencia y vocación de cada una de las zonas y los niveles de consolidación. Por otra parte, el mejoramiento sustancial del espacio público ya sea con afectaciones en este PSCC o como iniciativas del PGU, generan óptimas condiciones para una densificación como la que se plantea.

Las condiciones urbanísticas base para las 19 nuevas zonas propuestas son:

Cuadro 16 Condiciones urbanísticas base

NORMAS DE EDIFICACION,SUBDIVISION Y URBANIZACIÓN	ZONAS																		
	PATRIMONIAL						EQUIPAMIENTO						RESIDENCIAL			ACTIVIDAD PRODUCTIVA	NODOS		
	Barrio Brasil	Pasaje Hoffmann	Mercado Central	Comercial	Residencial	Pasaje Trénova	Comercio Regional	Servicios A	Servicios B	Servicios Regionales A	Servicios Regionales B	Servicios Regionales C	Residencial y Comercial A	Residencial y Comercial B	Residencial Estación		Codelco	Mercado	Estación
	PB	PH	PM	PC	PR	TP	EQ CR	EQ SA	EQ SB	EQ SRA	EQ SRB	EQ SRC	RA	RB	RC		IE	NC	NM
SUPERFICIE (ha)	4,6	0,2	3,8	2,1	4,4		11,5	1,5	5,7	1,0	7,4	5,6	25,9	22,7	4,6	9,3	8,2	2,1	4,5
Densidad Bruta Máxima (hab/Há) (hab/há)	250	130	130	400	320	130	250	350	350	350	350	350	450	450	450	0	0	130	130
Superficie de subdivisión predial mínima(m2)	400	150	300	200	160	600	500	800	800	1200	1200	900	400	400	400	1500	800	1000	1500
Coefficiente de ocupación de suelo	1,0	0,8	0,8	0,8	0,8	0,4	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7
Coefficiente de constructibilidad	3,0	1,5	2,4	2,4	1,6	0,4	5,5	3,5	3,5	4,5	4,5	5,0	3,5	3,5	3,6	4,0	3,5	2,8	3,5
Altura máxima de edificación pisos	4	2	3	3	2	1	8	5	5	6	6	6	5	5	6	6	5	4	5
Altura máxima de edificación (m)	12	7	10,5	10,5	7	3,5	28	17,5	17,5	21	21	21	17,5	17,5	21	21	17,5	14	17,5
Altura Máxima de la Edificación en LO (pisos)	3	1	2	2	2	1	8	5	5	5	5	5	4	4	4	NA	NA	NA	5
Altura Máxima de la Edificación en LO (m)	12	3,9	7,3	7	7	3,5	28	17,5	17,5	17,5	17,5	17,5	14	14	14	NA	NA	NA	17,5

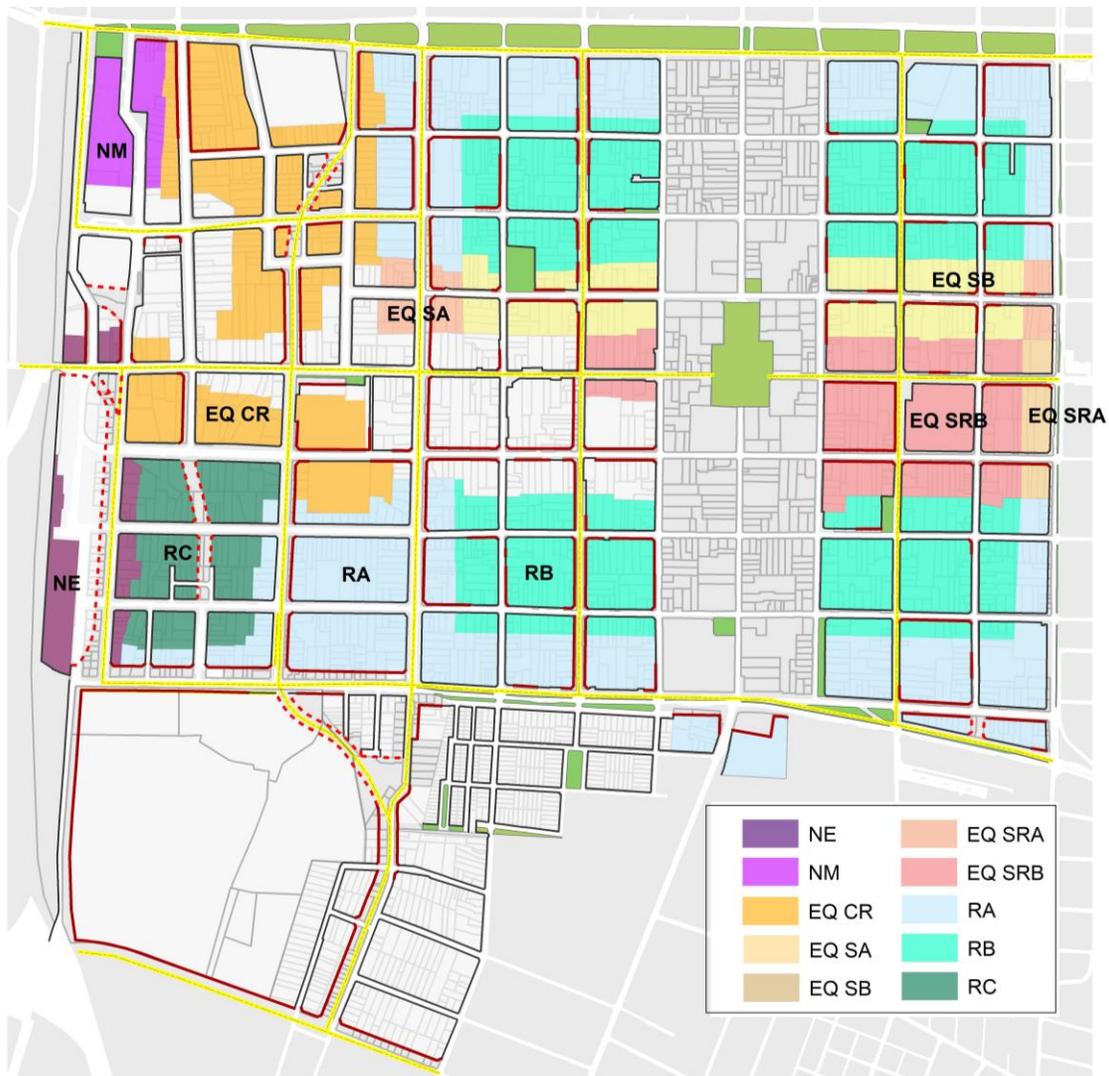
ESTUDIO PLAN DAMERO FUNDACIONAL RANCAGUA.

NORMAS DE EDIFICACION, SUBDIVISION Y URBANIZACION	ZONAS																		
	PATRIMONIAL						EQUIPAMIENTO						RESIDENCIAL			ACTIVIDAD PRODUCTIVA	NODOS		
	Barrio Brasil	Pasaje Hoffmann	Mercado Central	Comercial	Residencial	Pasaje Trénova	Comercio Regional	Servicios A	Servicios B	Servicios Regionales A	Servicios Regionales B	Servicios Regionales C	Residencial y Comercial A	Residencial y Comercial B	Residencial Estación		Codeico	Mercado	Estación
	PB	PH	PM	PC	PR	TP	EQ CR	EQ SA	EQ SB	EQ SRA	EQ SRB	EQ SRC	RA	RB	RC		IE	NC	NM
Sistema agrupamiento de las edificaciones	C	C	C	APC	APC	C	APC	APC	APC	APC	APC	APC	APC	APC	APC	A	A	A	APC
Adosamiento	OGUC														OGUC	prohibido	OGUC		
Retranqueo sobre altura fachada (m)	NA	3	4	3	NA	NA	2,0	2,0	2,0	3,0	3,0	NO	4,5	4,5	4,0	NA	NA	3,0	4,5
Distanciamiento mínimo de adosamiento a L.O. (m)	NA	NA	NA	NA	NA	NA	4,0	4,5	4,5	6,0	6,0	NO	4,5	4,5	4,0	NA	NA	3,0	4,5
Distanciamiento mínimo a medianeros (m)	OGUC																		
Antejardín (m)	NO	NO	NO	NO	NO	NO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0	0

Como se menciona en el apartado anterior de descripción de las zonas, el Plan incorpora la posibilidad de acceder a incentivos normativos a cambio de la ampliación del espacio público a través de la generación y apertura de antejardines con el objetivo de mejorar perfil vial, acoger actividades ligadas a la vocación de cada una de las zonas y posibilitar de esta manera un crecimiento en altura ligado a la garantía de un perfil vial amplio y un espacio público de calidad, sin que necesariamente se adelanten procesos de expropiación para generar un ensanche del perfil vial. Las condiciones de altura máxima garantizan una proporción de 1:1,7 siguiendo los lineamientos de la Guía referencial para una densificación equilibrada del CNDU.

Para ello se propone que los proyectos que aumenten la profundidad del antejardín con respecto al mínimo exigido y lo destinen al uso público podrán aumentar proporcionalmente la intensidad de uso, es decir, el incremento aplica no solamente para la altura sino también en coeficientes y densidad. No obstante, la posibilidad de acceder a este tipo de incentivo se restringe a 9 de las zonas propuestas, en razón de la capacidad de sus perfiles viales, usos e imagen urbana, como se expone en la siguiente imagen y tabla:

Figura 71 Zonas con acceso a incentivo



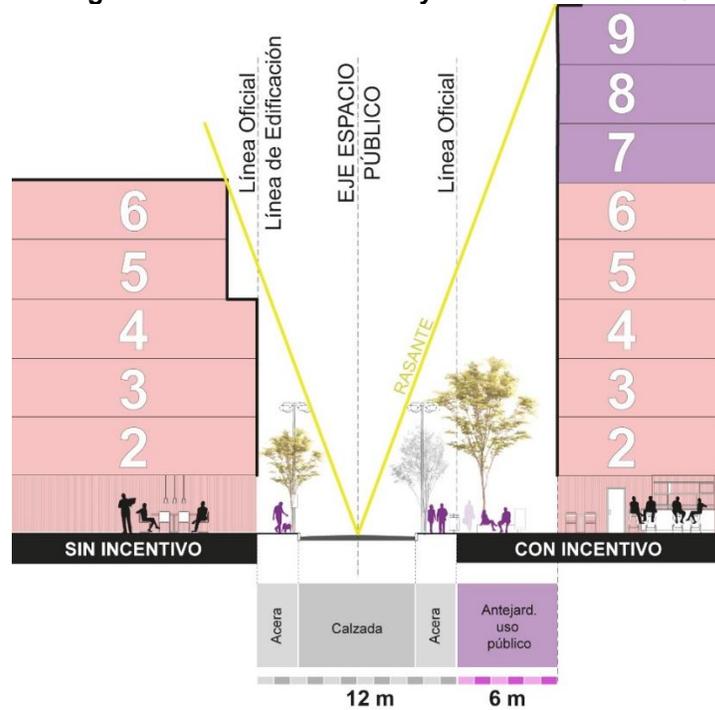
Fuente: Elaboración propia

Cuadro 17 Condiciones Urbanísticas con incentivo

NORMAS DE EDIFICACION, SU BDIVISION Y URBANIZACIÓN	EQUIPAMIENTO						RESIDENCIAL			ACTIVIDAD PRODUCTIVA	NODOS		
	Comercio Regional	Servicios A	Servicios B	Servicios Regionales A	Servicios Regionales B	Servicios Regionales C	Residencial y Comercial A	Residencial y Comercial B	Residencial Estación		Codeico	Mercado	Estación
	EQ CR	EQ SA	EQ SB	EQ SRA	EQ SRB	EQ SRC	RA	RB	RC		NC	NM	NE
SUPERFICIE (ha)	11,5	1,5	5,7	1,0	7,4	5,6	25,9	22,7	4,6	9,3	8,2	2,1	4,5
Densidad Bruta Máxima (hab/Há) (hab/há)	400	500	500	500	500	NO	700	700	700	NO	NO	200	200
Coefficiente de ocupación de suelo con incentivo	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	NO	0,8	0,8	0,7	NO	NO	0,8	0,8
Coefficiente de constructibilidad con incentivo	9	6	6	8	8	NO	6	6	8	NO	NO	4,5	6
Altura máxima de edificación pisos	12	8	8	10	9	NO	8	8	12	NO	NO	6	8
Altura máxima de edificación con incentivo (m)	42	28	28	35	31,5	NO	28	28	42	NO	NO	21	28
Antejardín con incentivo (m)	4,0	4,5	4,5	6,0	6,0	NO	4,5	4,5	4,0	NO	NO	3,0	4,5

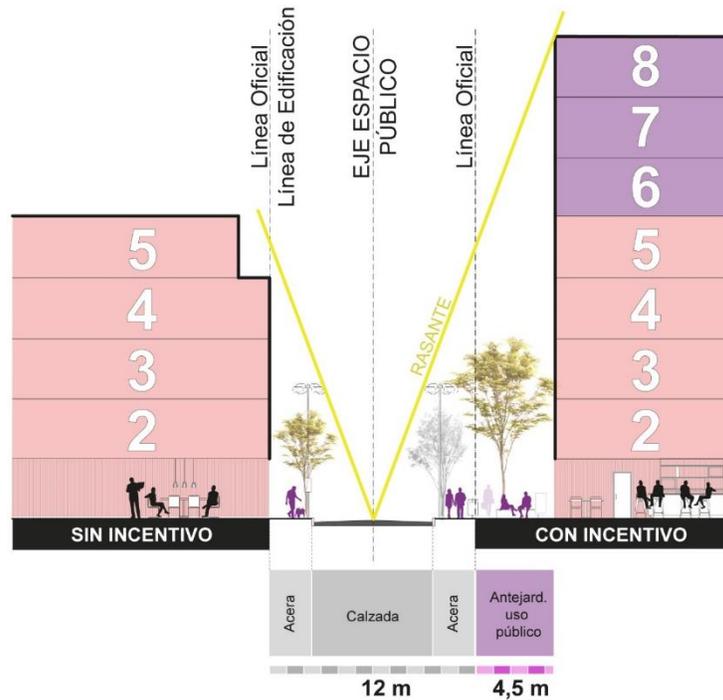
Los proyectos desarrollados en las zonas residenciales tienen posibilidad de aumentar a través del incentivo las densidades hasta 700 hab/ha y de igual forma, las zonas de equipamiento hasta 500 hab/ha con la finalidad de concentrar los esfuerzos de repoblamiento en estos sectores específicos.

Figura 72 Perfil mínimo con y sin incentivo en EQ SR



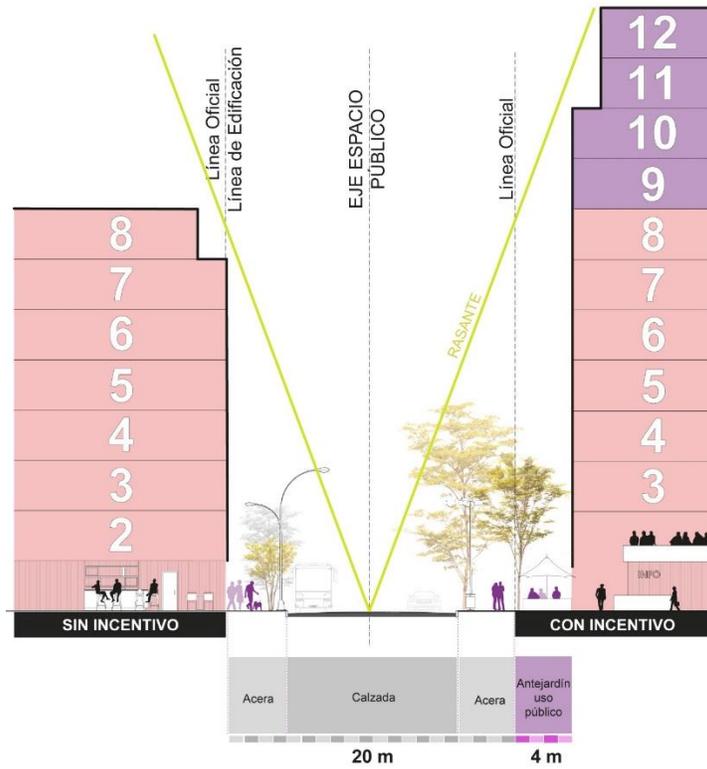
Fuente: Elaboración Propia con base en Guía CNDU

Figura 73 Perfil mínimo con y sin incentivo en EQ S, RA, RB



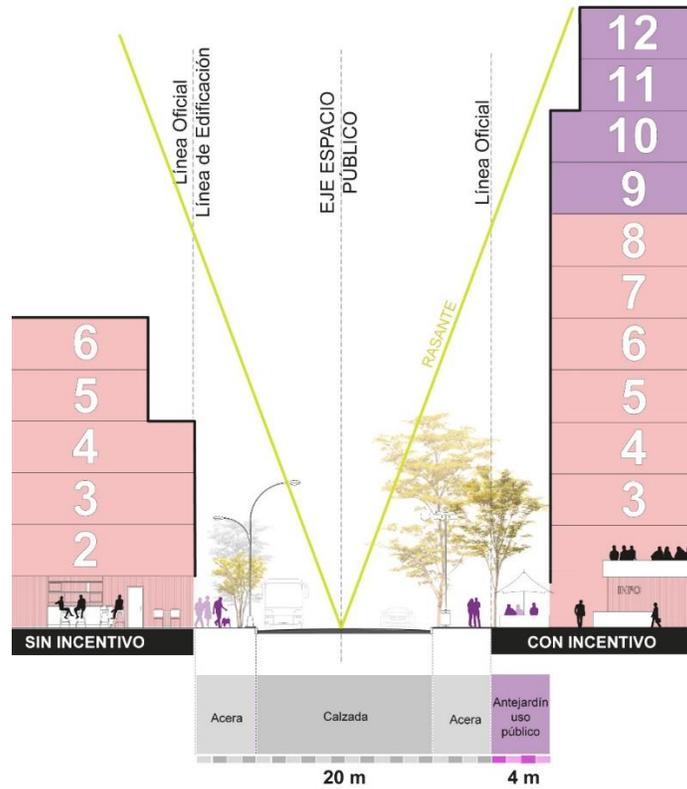
Fuente: Elaboración Propia con base en Guía CNDU

Figura 74 Perfil mínimo con y sin incentivo en EQ CR



Fuente: Elaboración Propia con base en Guía CNDU

Figura 75 Perfil mínimo con y sin incentivo en RC



Fuente: Elaboración Propia con base en Guía CNDU

IV.5 USOS DE SUELO

El plan propende por la instalación de una alta diversidad de usos tomando como base las vocaciones y tendencias de los diferentes sectores y potenciando el uso residencial en casi la totalidad de las zonas con la finalidad de garantizar un alto grado de mixicidad. En el cuadro siguiente se indican los usos prohibidos (con valor 0) y los permitidos (con valor 1):

Cuadro 18 Usos de suelo

TIPOS DE USO DE SUELO	PATRIMONIAL						EQUIPAMIENTO						RESID.			PROD.	NODOS			
	PB	PH	PM	PC	PR	PT	EQ CR	EQ SA	EQ SB	EQ SRA	EQ SRB	EQ SRC	RA	RB	RC	IE	NC	NM	NE	
RESIDEN-	Vivienda	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	
	Hogares acogida	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	
	Hospedaje	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	
EQUIPAMIENTO	Científico	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Comercio	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	
	Culto y Cultura	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	
	Deporte	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	
	Educación	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	
	Esparcimiento	1	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	
	Salud	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	
	Seguridad	1	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Servicios	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Social	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	ACT. PRODUCTIVAS	Industria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
		Grandes depósitos o bodegas Industriales	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1
Talleres		0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	
Plantas de Revisión técnica		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
INFRAE	Transporte	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	
	Sanitaria	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	
	Energética	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	
PERMITIDOS		13	10	13	13	9		15	13	13	13	13	13	13	13	11	14	17	17	

- PROHIBIDOS ESTACIONAMIENTOS
- PROHIBIDOS JUEGOS ELECTRÓNICOS
- PROHIBIDOS VENTA DE COMBUSTIBLE
- PROHIBIDOS SALA CUNA Y EDUCACION BÁSICA

1: Permitido

0: Prohibido

IV.6.1.- Plano De Detalle Brasil

La definición de esta zona busca recuperar el valor arquitectónico que se ha visto afectado por las diferentes remodelaciones que han sufrido las fachadas de las edificaciones, las cuales al albergar un uso comercial intenso, han mutado con revestimientos de materialidades y colores disonantes con la edificación original y su entorno. Además, grandes letreros publicitarios ocultan los detalles arquitectónicos o en casos más invasivos intervenciones que modifican completamente la morfología de los volúmenes.

El polígono propuesto también incorpora el segmento del futuro par vial San Martín-Lastarria entre las calles O'Carroll y Cuevas, en el cual se desarrolla un comercio minorista con alteraciones volumétricas por revestimientos de fachada y publicidad de gran tamaño y en variados colores alterando significativamente la morfología urbana del sector.

IV.6.2.- Plano De Detalle Mercado Modelo

La superficie propuesta para este Plano de Detalle contempla el Mercado Modelo, su entorno más inmediato y el área que se relaciona con su actividad comercial extendiéndose hasta la Pergola de las Flores, el barrio comercial Santa María, pasaje Rochet y extremo poniente de la Calle Brasil. Este Plano de Detalle se presenta como una guía para la constitución de un sector comercial identitario a escala comunal con un lenguaje común acorde con sus valores arquitectónicos y espaciales.

IV.6.3.- Plano De Detalle Pasaje Hoffman

Este plano de detalle se presenta como un proyecto piloto para el establecimiento de lineamientos y condiciones para las poblaciones obreras del sector sur del área de estudio.

Este conjunto con valor urbano es vecino directo de El Teniente y se estructura a través de un pasaje sin salida las cuales un futuro se conectarán directamente con la confluencia sur del par vial San Martín-Lastarria dinamizando el sector por su ubicación estratégica.

IV.6.4.- Plano De Detalle Sector Centro (confort térmico)

Con la intención de incorporar lineamientos claves para lograr una mitigación de las islas de calor se ha desarrollado un cuarto plano de detalle que establece características arquitectónicas y estrategias de diseño urbano para el confort térmico.

El objetivo de establecer este tipo de lineamientos desde un plano de detalle parte por la necesidad de lograr que las soluciones de confort climático se realicen de forma extensiva para poder lograr un efecto de mitigación real y significativo como complemento de las iniciativas de áreas verdes y corredores verdes que el Plan Integral incorpora.