



MEMORIA EXPLICATIVA

“Plan Seccional Zona de Remodelación La Bombonera, Comuna de San Ramón”

Acogido al artículo 72 del DFL 458/75 LGUC

Agosto 2025

INDICE

1	INTRODUCCIÓN	4
1.1	TERRITORIO INVOLUCRADO EN LA INICIATIVA.....	5
2	MARCO NORMATIVO VIGENTE	7
3	CONTEXTO URBANO	11
3.1	CONECTIVIDAD DE LA COMUNA.....	11
3.2	CONECTIVIDAD DEL SECTOR.....	12
3.2.1	Av. Santa Rosa (T5S)	14
3.3	ESTADO DE LA OFERTA Y ACCESO AL TRANSPORTE	15
3.3.1	Densidad de oferta real de transporte público en periodo punta mañana, por persona.....	15
3.3.2	Distancia a Paraderos del Transporte Público	17
3.3.3	Transporte Público en el sector	19
3.3.4	Análisis Preliminar para evaluar el Impacto en la Movilidad asociada al proyecto	19
3.4	USOS DE SUELO EXISTENTES.....	20
3.4.1	Usos de Suelo en el área y su entorno.....	20
3.5	ANTECEDENTES HISTÓRICOS	29
3.6	DEMOGRAFIA, DENSIDAD Y VIVIENDA	33
4	PROPUESTA URBANA	38
4.1	ATRIBUTOS DEL ÁREA DEL PLAN SECCIONAL.....	38
4.2	JUSTIFICACIÓN PARA LA APLICACIÓN DEL PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN	39
4.3	PROYECTO PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN LA BOMBONERA	40
5	ANEXO I	48

ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Emplazamiento comuna en la Región Metropolitana	5
Ilustración 2: Emplazamiento Sector en modificación	5
Ilustración 3: Predios y Roles involucrados	6
Ilustración 4: Polígono Imagen Satelital	7
Ilustración 5: PRC de la Granja de 1952 (vigente para el territorio de San Ramón)	8
Ilustración 6: Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) de 1994 (Plano RM-PRM-92-1A).....	9
Ilustración 7: Plano Interpretativo RM-PRMS-22-88.....	10
Ilustración 8: Red Vial Estructurante Comunal	11
Ilustración 9: Modificación N° 99 del PRMS del 2010 (Plano RM-PRM-08-1A1-99)	13
Ilustración 10: Perfil de Av. Santa Rosa	14
Ilustración 11: Av. Santa Rosa.....	15
Ilustración 12: Promedio per cápita de frecuencia real del Transporte Público en San Ramón.....	16
Ilustración 13: Densidad de Oferta del Transporte Público en comunas del sector sur de la RM.....	17
Ilustración 14: Paradas y Trazado Vial del Transporte Público actual por sector La Bombonera	18
Ilustración 15: Mapa de recorridos RED Transporte de Movilidad.	19
Ilustración 16: Registro Fotográfico Viviendas Calle Parroquia.....	21
Ilustración 17: Registro Fotográfico Viviendas Calle Rivadavia	22
Ilustración 18: Registro Fotográfico Viviendas Población Viña Villa Blanca.....	23
Ilustración 19: Registro Fotográfico Viviendas en Altura	23
Ilustración 20: Loteos y Poblaciones cercanas al Plan Seccional	24
Ilustración 21: Registro Fotográfico Equipamientos Comercio	25
Ilustración 22: Registro Fotográfico Equipamiento Deporte (multicancha).....	25
Ilustración 23: Registro Fotográfico Equipamiento Educación	26
Ilustración 24: Registro Fotográfico Equipamiento Social	26
Ilustración 25: Registro Fotográfico Equipamiento Culto.....	27
Ilustración 26: Registro Fotográfico Áreas Verdes	27
Ilustración 27: Registro Fotográfico Actividades Productivas	28
Ilustración 28: Registro Fotográfico Infraestructura	28
Ilustración 29: La mancha urbana de Santiago y el límite en 1960. Detalle San Ramón.....	29
Ilustración 30: El crecimiento de la mancha urbana de Santiago entre 1960 y 1975. Detalle San Ramón	30
Ilustración 31: Crecimiento de Santiago entre 1975 y 1979 (izq.) y entre 1981 y 1985 (der.). Detalle San Ramón	31
Ilustración 32: Imágenes Satelitales 1999-2024 Sector Seccional.....	31
Ilustración 33: Población por sexo / Razón Hombre - Mujer	33
Ilustración 34: Pirámide poblacional y grandes grupos de edad comuna de San Ramón	34
Ilustración 35: Composición migración internacional comuna de San Ramón	34
Ilustración 36: Composición de habitantes de pueblos originarios.....	35
Ilustración 37: Densidad de población por comuna, Región Metropolitana de Santiago	36
Ilustración 38: Densidad de viviendas comuna de San Ramón	37
Ilustración 39: Nivel de hacinamiento en viviendas de comuna de San Ramón para el año 2017	37
Ilustración 40: Plano Propuesta Zonificación Normativa y Vialidad.....	40

TABLAS

Tabla 1: Listado de Roles SII.....	6
Tabla 2: Vialidad Troncal Sector Sur (Plan Regulador Metropolitano de Santiago).....	12
Tabla 3: Vialidad Troncal Sector Sur (T43S).....	13
Tabla 4: Tramo de Av. Santa Rosa (T5S).....	14

1 INTRODUCCIÓN

El presente documento, corresponde a la memoria explicativa que fundamenta el desarrollo del “Plan Seccional Zona de Remodelación La Bombonera, Comuna de San Ramón” y forma parte de los antecedentes legales y normativos que conforman dicho plan.

Esta iniciativa se basa en el trabajo realizado entre la Municipalidad de San Ramón y Valorarte Inmobiliaria del Grupo OVAL, al amparo de lo establecido en el Convenio de Colaboración “Plan Seccional de Remodelación Estadio La Bombonera”, San Ramón, firmado por ambas partes con fecha 16 de junio de 2023, el cual busca aportar una mayor transparencia, sobre las decisiones de planificación para el sector de la Bombonera.

Como resultado de éste, Valorarte ha contribuido con antecedentes a la municipalidad, en consideración a lo dispuesto en el Art. 28 nonies de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC).

Así, el equipo técnico municipal evaluó las alternativas de modificación de la planificación del sector y la fijación de nuevas normas urbanísticas, considerando como base promover una política de revitalización de los espacios urbanos, que nace a partir del diagnóstico del área de estudio y del catastro urbano, que evidencia un área en estado de deterioro, con subutilización del suelo y con normas urbanísticas que no han logrado consolidar la destinación proyectada, definida en el IPT presente en el territorio, entiéndase el Plan Regulador Metropolitano de Santiago, como Área de Equipamiento Recreacional y Deportivo.

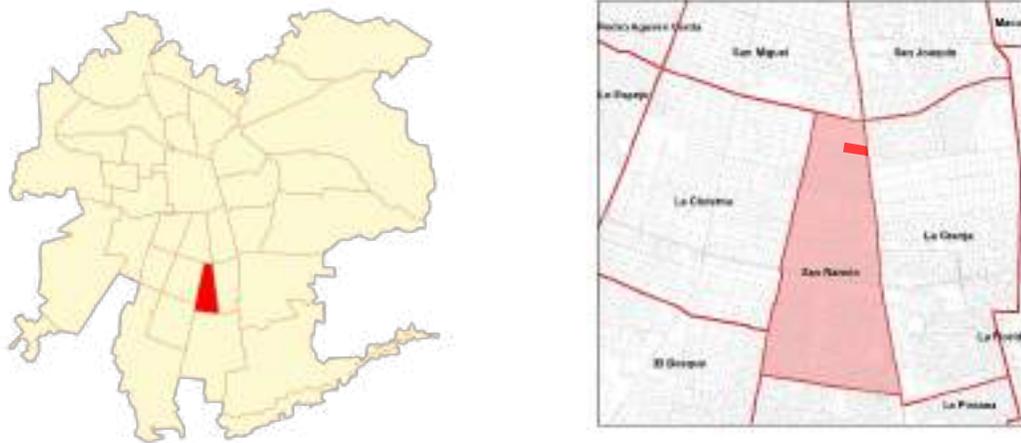
A fin de requerir la revitalización del área para generar nuevas oportunidades de desarrollo, se define como el procedimiento idóneo, el señalado en la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en adelante LGUC, aprobada por el DFL N° 458 de 1975, en sus artículos 72 al 75. Específicamente, en su artículo 72, inciso primero, que faculta a las municipalidades, para fijar “Zonas de Remodelación”, con el propósito de lograr su renovación, para lo cual se debe aprobar en forma previa un “Plan Seccional” del sector escogido, en que se determinen las nuevas características urbanísticas de ella.

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

1.1 TERRITORIO INVOLUCRADO EN LA INICIATIVA

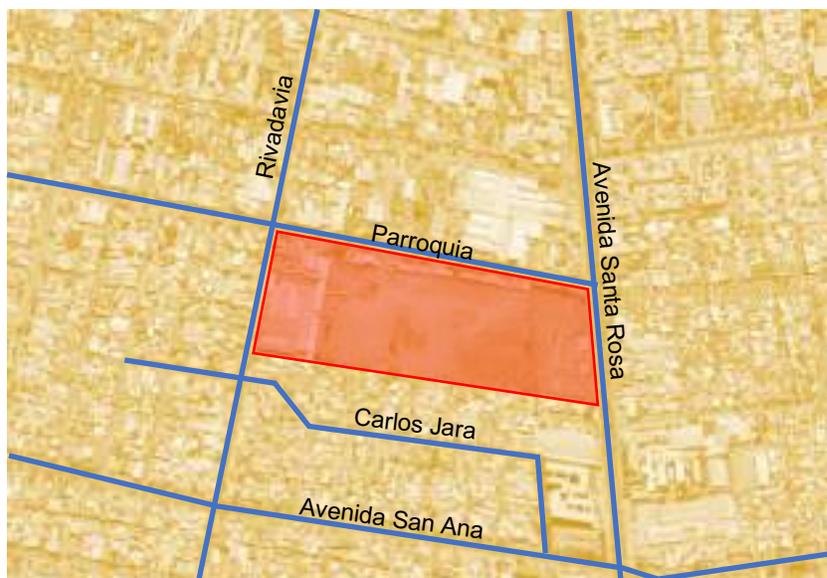
El área que abarca el “Plan Seccional Zona de Remodelación La Bombonera, comuna de San Ramón” (en adelante Plan Seccional), comprende una superficie de aproximadamente 48.898,02 m², 4,88 ha¹, emplazada al interior del área urbana, al nororiente de la comuna de San Ramón, limitando hacia el norte con calle Parroquia, al poniente con calle Rivadavia, al oriente con Santa Rosa y al sur con varios predios residenciales.

Ilustración 1: Emplazamiento comuna en la Región Metropolitana



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 2: Emplazamiento Sector en modificación



Fuente: Elaboración propia / Google Earth, 2024

¹ Todas estas superficies se deben considerar aproximadas.

El área del Plan Seccional corresponde a una porción de territorio, que abarca varias propiedades y distintos propietarios, con direcciones definidas por Av. Santa Rosa, calle Parroquia y calle Rivadavia, correspondiente a los siguientes roles y direcciones:

Tabla 1: Listado de Roles SII

Rol	Dirección
1010-11	Avenida Santa Rosa N° 6669
1010-90010	Parroquia N° 1763
1010-9	Parroquia N° 1741
1010-8	Parroquia N° 1731
1010-7	Parroquia N° 1713
1010-6	Parroquia N° 1683
1010-5	Parroquia N° 1671
1010-4	Parroquia N° 1655
1010-235	Parroquia N° 1659
1010-3	Parroquia N° 1651
1010-2	Parroquia N° 1641
1010-58	Parroquia N° 1619
1010-59	Parroquia N° 1615
1010-60	Parroquia N° 1611
1010-61	Rivadavia N° 6712
1010-62	Rivadavia N° 6718
1010-75	Rivadavia N° 6730 B (lote 3)
1010-29	Rivadavia N° 6730 A (lote 2)
1010-79	Rivadavia N° 6730 (lote 1)
1010-78	Rivadavia N° 6770 (lote 6)
1010-77	Rivadavia N° 6770 A (lote 5)
1010-76	Rivadavia N° 6770 B (lote 4)
1010-73	Parroquia N° 1671

Ilustración 3: Predios y Roles involucrados



Fuente: Elaboración propia / Cartografía Digital Mapas SII. 2024

Ilustración 4: Polígono Imagen Satelital



Fuente: Elaboración propia / Google Earth, 2024

Coordenadas Georreferenciadas

	Coordenada Este	Coordenada Norte
Punto A	347687,00	6289633,00
Punto B	348046,00	6289576,00
Punto C	348059,00	6289450,00
Punto D	347664,00	6289501,00

2 MARCO NORMATIVO VIGENTE

Antes de abocarnos a los instrumentos de planificación que hoy regulan el polígono del Plan Seccional, es necesario ampliar la mirada a la regulación urbana vigente en la comuna.

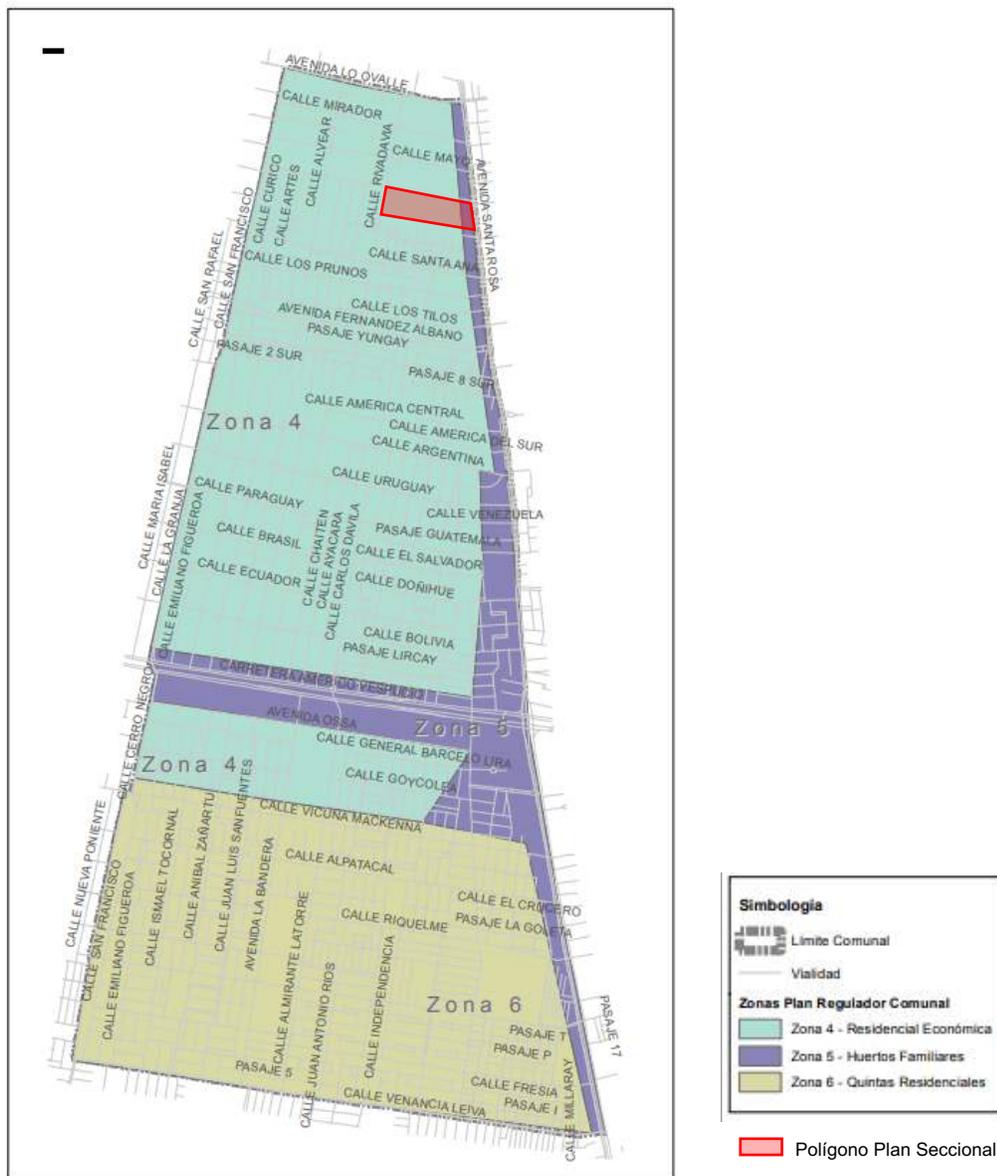
San Ramón nace a partir del Decreto con Fuerza de Ley, D.F.L. N° 1-13.260 del 09.03.1981, cuyo territorio se genera a partir del desprendimiento de un territorio de la comuna de La Granja, con algunos espacios segregados de las comunas de San Miguel y de La Cisterna. Posteriormente la Municipalidad fue fundada el 22 de noviembre de 1984, por Decreto con Fuerza de Ley D.F.L. N° 1-18.294 de febrero de ese mismo año.

En el área del Plan Seccional, cuando se creó la comuna, estaba vigente el Plan Regulador de la comuna de La Granja, aprobado por D.S. N° 1469 (MOP) del 23.06.52, publicado en el Diario Oficial el 22.10.52.

En septiembre de 2018 se emitió el Decreto N° 0603 (de fecha 07.09.2018) para dejar sin aplicación, vigencia y efecto para la comuna de San Ramón dicho PRC, en virtud de las disposiciones del Art. 28 quinquies de la LGUC, incorporado mediante la Ley N°21.078. Sin embargo, de acuerdo con el Dictamen de la Contraloría General de la República N°82934 del 2020, el Decreto anteriormente mencionado no cuenta con sustento normativo y por lo tanto el PRC de La Granja sigue vigente para San Ramón.

En consecuencia, el PRC cuenta con 3 zonas: Residencial Económica, Huertos Familiares y Quintas Residenciales, de acuerdo con la distribución que se observa en el plano a continuación:

Ilustración 5: PRC de la Granja de 1952 (vigente para el territorio de San Ramón)



Fuente: Elaboración propia

Posteriormente, el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), aprobado por Resolución N° 20 del Gobierno Regional Metropolitano de Santiago de fecha 6 de octubre de 1994, comenzó a regir desde ese mismo año, y zonificó este sector denominado Estadio La Bombonera como de "Equipamiento Recreacional y Deportivo" (Art. 5.2.4.1 del PRMS), graficado en el Plano RM-PRM-92-1A.

Ilustración 6: Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS) de 1994 (Plano RM-PRM-92-1A)

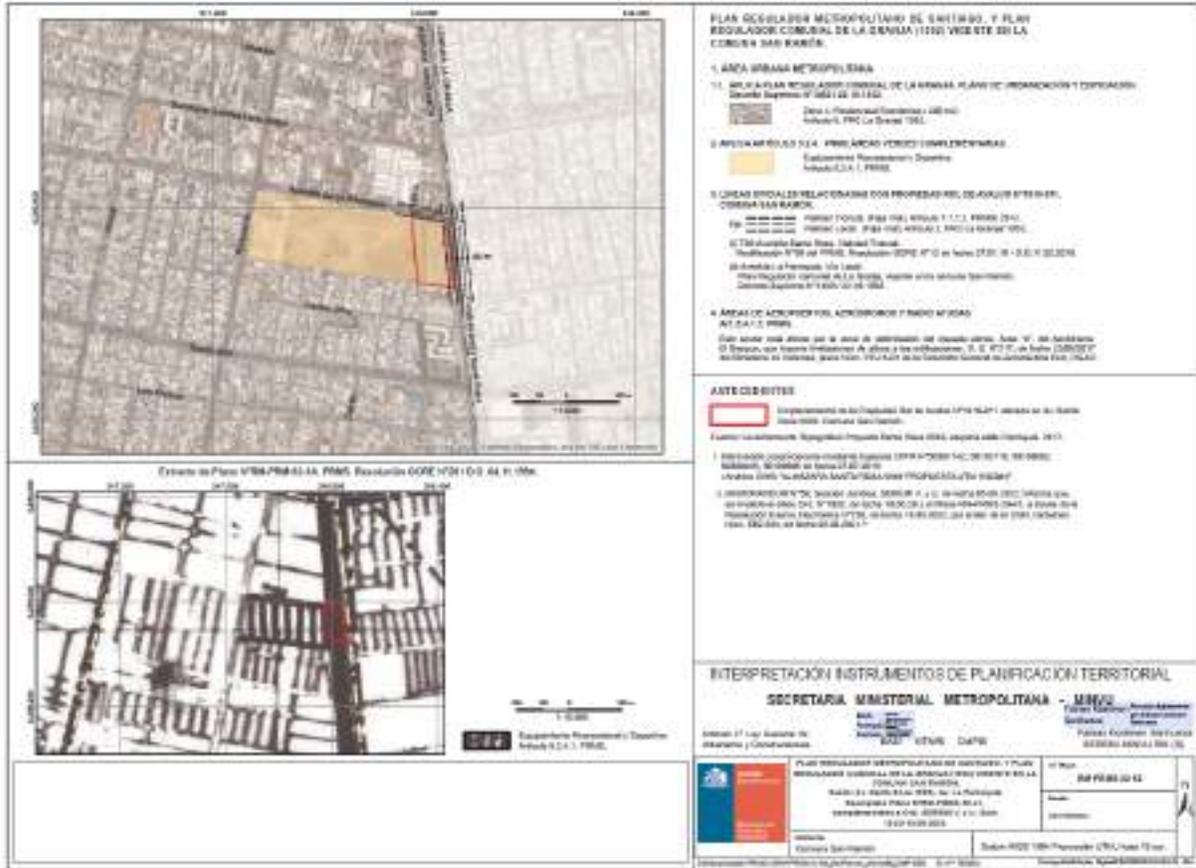


Fuente: SEREMI MINVU RM

La zona contemplada como "Equipamiento Recreacional y Deportivo", de acuerdo al artículo 5.2.4.1 del PRMS se caracteriza por ser de uso exclusivo de equipamiento, definido como aquellas áreas existentes o proyectadas de propiedad fiscal, municipal o privada, de uso controlado o restringido, destinadas a acoger actividades deportivas y/o espectáculos de concurrencia masiva de público. En el caso particular, este instrumento identificó en el año 1994, para esta zona, las instalaciones correspondientes a 3 canchas de fútbol, cuyo nombre popular era "Estadio La Bombonera", las cuales hoy no existen. Por último, cabe indicar que estas zonas se insertan dentro del Sistema Metropolitano de Áreas Verdes y Recreación, clasificado como Áreas Verdes Complementarias (Art. 5.2.4 PRMS), conforme a las atribuciones que le otorgaba la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) y su Ordenanza General (OGUC) en aquella época.

En el año 2023, la SEREMI MINVU RM, mediante Ord. N° 460 de fecha 16.02.2023, emite el último plano interpretativo del sector, Plano RM-PRMS-22-88, con el objetivo de precisar los límites de la Zona de Equipamiento Recreacional y Deportiva definida por el PRMS, este plano es el resultado de la instrucción de CGR de ajustarse a lo graficado en el plano RM-PRM-92-1A, entendiendo que los límites de la zona llegan hasta la Avenida Santa Rosa.

Ilustración 7: Plano Interpretativo RM-PRMS-22-88



Fuente: SEREMI MINVU RM

Concluyendo, existen 2 instrumentos de planificación territorial que regulan la comuna, pero tal como lo indica el Art. 2.1.1 de la OGUC, cada instrumento constituye un sistema, en el cual las disposiciones del instrumento de mayor nivel, propias de su ámbito de competencia, tienen primacía y son obligatorias para los de menor nivel.

Para el caso, la planificación de los equipamientos intercomunales (donde están las Áreas de Equipamiento Recreacional y Deportivo) son propias del nivel intercomunal, es decir, de los Planes Reguladores Intercomunales, entendiéndose el PRMS, por lo tanto, dicha zonificación predomina por sobre la dispuesta por el PRC de La Granja.

Ahora bien, en el 2009, a través de una modificación a la OGUC, se eliminó dentro de las facultades de la planificación intercomunal, la facultad de planificar los equipamientos, traspasando dicha potestad a los Planes Reguladores Comunales. Esto quiere decir, que si bien, para este ámbito, hoy prima la normativa del PRMS de manera supletoria, son las municipalidades, a través de su Plan Regulador Comunal o algunas de sus tipologías de modificaciones (incluidos los Planes Seccionales), quienes tienen la facultad para modificar o planificar los equipamientos, sean de escala comunal o intercomunal.

En consideración a lo anterior, en el área de análisis se concluye que la propuesta de Plan Seccional puede plantear nuevas normas que permitan cumplir el objetivo de remodelación urbana en el sector, pudiendo entonces establecer una nueva zona con otros usos de suelo, como el residencial, dentro de normas urbanísticas que serán propuestas.

Adicionalmente cabe mencionar que, en el plano RM-PRM-92-1A se identifica el área de modificación del Plan Seccional dentro de la Zona de Protección del Aeródromo El Bosque, como área “e”, sin embargo, mediante Decreto Supremo N° 217 de fecha 02.05.2017 del Ministerio de Defensa Nacional, se definen las nuevas áreas de protección del aeródromo militar de El Bosque, quedando el territorio del Plan Seccional fuera de su jurisprudencia.

3 CONTEXTO URBANO

3.1 CONECTIVIDAD DE LA COMUNA

La comuna presenta una red vial estructurante, en las categorías de vías colectoras, troncales y expresas, un poco precaria, y por lo mismo presenta pocas opciones en su conectividad con el resto de la ciudad, es posible observar que en sentido norte sur, las únicas vías de cierta importancia y que permiten dar continuidad a la trama vial traspasando la comuna, son las que definen los límites de la misma, para el caso Av. Santa Rosa por el oriente y la calle San Francisco (Cerro Negro-La Granja) por el oriente.

Ilustración 8: Red Vial Estructurante Comunal



Fuente: Elaboración propia / Google Earth

En el sentido oriente/poniente la vía con mayor conectividad con el resto de la ciudad es Av. Américo Vespucio, pero esta también es una vía que produce segregación, debido a su condición de autopista, separando a la comuna en dos. Las otras vías que tiene un carácter secundario y completan la trama vial en este sentido, son la calle General Freire/Santa Ana, Av. Fernández Albano, Av. El Parrón y Vicuña Mackenna en el sector sur de la comuna.

El resto de las vías, son vialidades locales o de servicio, que solo logran generar una micro trama vial, que permite alimentar a los terrenos dentro de la comuna.

3.2 CONECTIVIDAD DEL SECTOR

La principal conectividad en sentido norte-sur del sector, está dada por la Av. Santa Rosa (T5S). Hacia el sur esta calle se conecta con importantes vías metropolitanas como la Av. Américo Vespucio (E14S) y hacia el norte con Av. Departamental (E15S), vías expresas que comunican el sector con el resto de la ciudad. Esta vía conecta hacia el norte hasta el centro de la ciudad de Santiago, y hacia el sur hasta la proyección del Camino Internacional (E13S), tiene un ancho proyectado de 40 metros entre líneas oficiales.

Tabla 2: Vialidad Troncal Sector Sur (Plan Regulador Metropolitano de Santiago)

T3S	AVENIDA PORTALES / PINTO Panamericana Sur – San José San José – Gran Avenida José Miguel Carrera	San Bernardo San Bernardo	30 30
T4S	AVENIDA PADRE HURTADO (EX LOS MORROS) Gran Avenida José Miguel Carrera – Costanera Norte Río Maipo	La Cisterna – El Bosque – San Bernardo	30
T5S	AVENIDA SANTA ROSA Costanera Norte Río Maipo – Av. Alcalde Carlos Valdivinos	San Bernardo – Puente Alto – La Pintana – San Ramón – La Granja – San Miguel – San Joaquín	40
T5S	AV. CANAL LO ARCAYA Costanera Norte Río Maipo – Av. Lo Arcaya (Portezuelo) Av. Lo Arcaya – Av. Pie Andino (Vía reestablecida por la ley 20.791)	Puente Alto – Pirque Pirque	30
T6S	AVENIDA LA SERENA (4 ORIENTE) Costanera Norte Río Maipo – Av. Américo Vespucio Av. Américo Vespucio – Lo Ovalle	Puente Alto – La Pintana – La Florida – La Granja La Granja	30 25

Fuente: Ordenanza PRMS.

La conexión intercomunal en sentido oriente-poniente se da principalmente por la vía Santa Ana (T43C), con un ancho de ensanche proyectado de 25 metros entre líneas oficiales, que conecta hacia el oriente con Av. Vicuña Mackenna (E12S) y hacia el poniente con la Gran Avenida José Miguel Carrera (T2S). Dependiendo del tramo, esta pasa a denominarse General Freire hacia el poniente y Yungay y Lía Aguirre hacia el oriente.

Tabla 3: Vialidad Troncal Sector Sur (T43S)

T39S	MEXICO Domingo Tocomal – Diego Portales Diego Portales – Santa Julia Santa Julia – Walker Martínez	Puente Alto – La Florida La Florida La Florida	30 20 20
T40S	ALCALDE PEDRO ALARCÓN Gran Avenida José Miguel Carrera – Av. Santa Rosa Av. Santa Rosa – Las Industrias Las Industrias – El Pinar	San Miguel San Joaquín San Joaquín	20 20 20
T41S	EL PINAR Alcalde Pedro Alarcón – Av. Vicuña Mackenna	San Joaquín	20
T43S	GENERAL FREIRE Gran Avenida José Miguel Carrera – San Francisco SANTA ANA San Francisco – La Serena YUNGAY La Serena – Punta Arenas LIA AGUIRRE Punta Arenas – Av. Vicuña Mackenna	La Cisterna San Ramón – La Granja La Granja La Florida	25 25 30 25
T44S	RUJAS MAGALLANES Av. Américo Vespucio – Santa Julia Sur Santa Julia Sur – Av. Paseo Pie Andino	La Florida La Florida	20 30
T45S	AVENIDA SAN GREGORIO Av. Santa Rosa – Av. Américo Vespucio SAN LUIS Av. Américo Vespucio – Chiguayante	La Granja La Florida	22 30

Fuente: Ordenanza PRMS.

Por otro lado, a nivel comunal el Plan Regulador Comunal (PRC) de La Granja no tiene definición de vialidad estructurante, por lo tanto, solo se reconoce la importancia de la conectividad dada por el PRMS.

Ilustración 9: Modificación N° 99 del PRMS del 2010 (Plano RM-PRM-08-1A1-99)



Fuente: Plano PRMS RM-PRM-08-1A1-99 / Seremi MINVU RM

3.2.1 Av. Santa Rosa (T5S)

El área de modificación del Plan Seccional enfrenta la Av. Santa Rosa (T5S), vía troncal establecida por el PRMS, con un ancho de 40 metros entre líneas oficiales.

Al ser el límite comunal el ancho existente entre líneas oficiales se distribuye de igual manera en los tramos correspondientes a cada comuna. Actualmente, frente al polígono correspondiente al Plan Seccional, se encuentra desarrollado un perfil existente de 25 metros de ancho entre líneas de cierre, con 12 metros existentes desde el eje de la calzada hasta la línea de cierre, lo que genera un ensanche o afectación de utilidad pública de 8 metros para el predio que enfrenta Av. Santa Rosa.

Tabla 4: Tramo de Av. Santa Rosa (T5S)

CÓDIGO	CATEGORIA	NOMBRE	TRAMO		ANCHO MÍNIMO ENTRE LINEAS OFICIALES (m)		OBS.
			DESDE	HASTA	EXISTENTE	PROYECTADO	
T5S	TRONCAL	AVENIDA SANTA ROSA	COSTANERA NORTE RIO MAIPO	CARLOS VALDOVINOS	25 m	40 m	El tramo existente desde el eje de la calzada hacia la línea de cierre poniente es de 12 metros, generando una afectación de utilidad pública en el predio que enfrenta la Av. Santa Rosa, en 8 metros.

Fuente: Seremi MINVU RM, 2022

Ilustración 10: Perfil de Av. Santa Rosa



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 11: Av. Santa Rosa



Fuente: Municipalidad de San Ramón

3.3 ESTADO DE LA OFERTA Y ACCESO AL TRANSPORTE

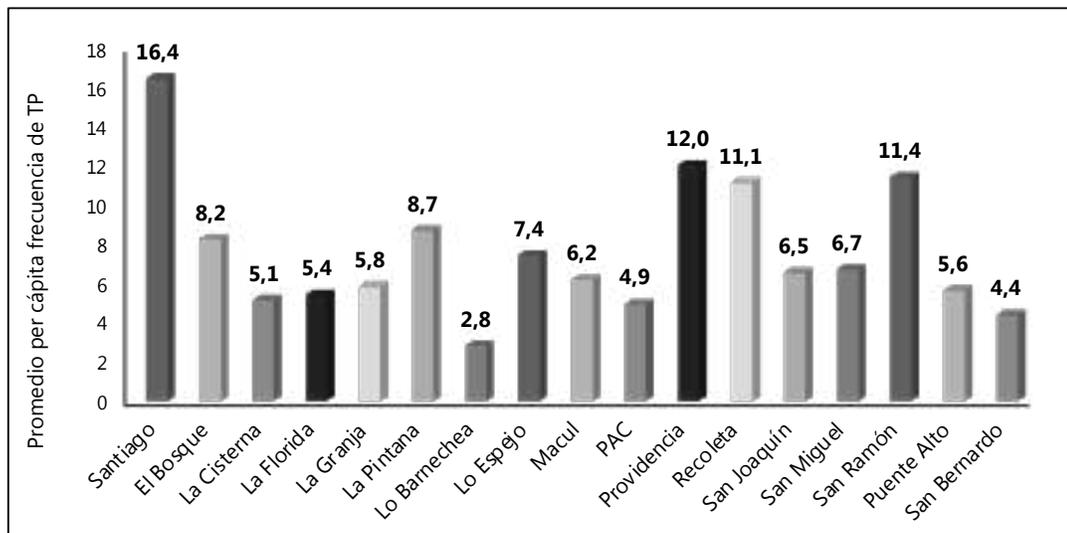
Este análisis se centra en conocer la Oferta del Transporte Público en el periodo Punta Mañana en la comuna de San Ramón, como la distancia a los Paraderos del Transporte y los Proyectos de Inversión destinados a esta área.

3.3.1 Densidad de oferta real de transporte público en periodo punta mañana, por persona

La densidad de oferta real de transporte público en el periodo punta de la mañana es un indicador clave para evaluar la accesibilidad y efectividad del transporte urbano. Este indicador, es bastante similar al anterior, pero se diferencia en que mide la frecuencia real por habitante de los servicios de transporte público, ajustada según el índice de cumplimiento de frecuencia, proporcionando una visión detallada de la disponibilidad y eficiencia del transporte en diferentes comunas de Santiago. Un análisis de este indicador en San Ramón y otras comunas de Santiago es esencial para entender las disparidades y planificar mejoras en la movilidad urbana.

Las siguientes figuras indican el Promedio per cápita de frecuencia real del transporte público mayor en San Ramón y sus comunas vecinas, se calcula a partir del promedio de la frecuencia por habitante de los servicios de transporte público mayor (buses y metro) planificados y accesibles durante una hora de periodo punta mañana (PPM) durante el año 2018.

Ilustración 12: Promedio per cápita de frecuencia real del Transporte Público en San Ramón

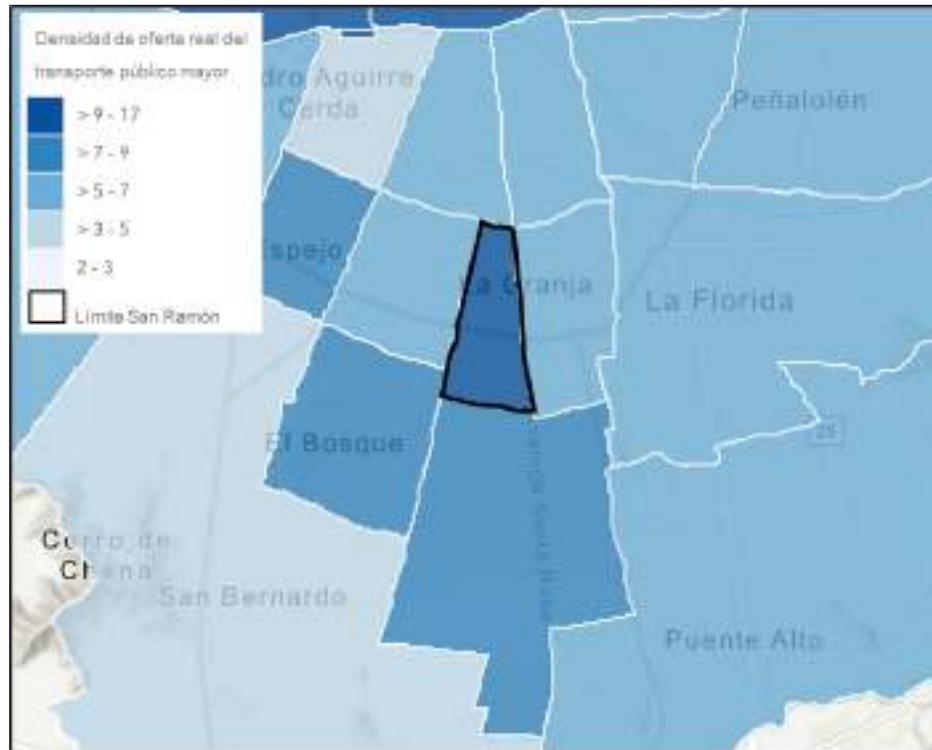


Fuente: Elaboración Propia en base a INE SIEDU, 2019

La información que se aprecia en la figura del gráfico muestra que en la comuna de Santiago presenta la mayor densidad de oferta real de transporte público con un valor de 16,4, destacándose como la comuna con la mayor accesibilidad al transporte en el periodo punta de la mañana. En contraste, Lo Barnechea tiene el valor más bajo con 2,8, indicando una significativa menor disponibilidad de servicios de transporte público. Providencia (12,0) y San Ramón (11,4) también muestran valores altos, situándose entre las comunas con mejor oferta de transporte público. Comparativamente, comunas como La Cisterna (5,1) y Pedro Aguirre Cerda (4,9) tienen valores notablemente más bajos, revelando disparidades en la accesibilidad al transporte público.

San Ramón, con una densidad de oferta real de 11,4, se sitúa entre las comunas con mejor accesibilidad al transporte público en el periodo punta de la mañana. Este alto valor refleja una planificación efectiva y una inversión adecuada en infraestructura de transporte público, lo que es crucial para asegurar que los residentes puedan acceder a las oportunidades que ofrece la ciudad de manera eficiente. La alta densidad de oferta en San Ramón, comparada con comunas vecinas como La Cisterna (5,4), La Granja (5,8) y San Bernardo (4,4), indica una mejor distribución y disponibilidad de servicios de transporte público, lo cual es vital para su desarrollo urbano y la calidad de vida de sus habitantes.

Ilustración 13: Densidad de Oferta del Transporte Público en comunas del sector sur de la RM



Fuente: INE SIEDU, 2019

3.3.2 Distancia a Paraderos del Transporte Público

La accesibilidad a los paraderos del transporte público es crucial para la calidad de vida de los habitantes de San Ramón. La proximidad a estos paraderos facilita la movilidad, reduce el tiempo de desplazamiento y mejora el acceso a servicios esenciales, como educación, salud y empleo. Según el estándar CNDT, se recomienda que la distancia a un paradero de transporte público no supere los 400 metros, garantizando así una cobertura adecuada y eficiente del transporte público urbano.

La siguiente figura indica las Paradas y Trazado Vial al Transporte Público en el sector cercano a La Bombonera, destacando la zona que supera el estándar de acceso.

Ilustración 14: Paradas y Trazado Vial del Transporte Público actual por sector La Bombonera



Fuente: DPTM, 2024

La figura da cuenta de una vista detallada de la distribución de los paraderos del Transporte Público en la zona cercana a La Bombonera, San Ramón. Los paraderos están marcados con iconos de autobús, y las rutas del transporte público se muestran en rojo. Además, se destaca un área específica con un círculo amarillo que representa una zona con una distancia superior a los 400 metros de un paradero, superando así el estándar recomendado. La mayoría de los sectores cercanos a La Bombonera están dentro de un rango de 250 metros de los paraderos del Transantiago, lo que significa que la gran mayoría de los residentes tienen un acceso rápido y conveniente al transporte público. La cercanía de los paraderos a las viviendas asegura que los tiempos de desplazamiento hacia los puntos de acceso al transporte público sean mínimos, facilitando la movilidad diaria de los habitantes.

La zona resaltada en amarillo al noroeste de La Bombonera indica una región donde la distancia a los paraderos del transporte público excede los 400 metros. Esta área representa una excepción en la cobertura generalmente adecuada de la zona. Los habitantes de esta área crítica enfrentan mayores dificultades para acceder al transporte público, lo que puede traducirse en tiempos de caminata más largos y menor comodidad, afectando potencialmente su calidad de vida. Los paraderos están estratégicamente ubicados a lo largo de las principales vías, como Avenida Santa Rosa, Santa Ana y Av. Lo Ovalle, asegurando que las áreas densamente pobladas tengan una buena cobertura. La distribución actual de los

paraderos sugiere un enfoque en maximizar la cobertura en áreas residenciales y zonas de alto tránsito, lo que es efectivo para la mayoría de la población.

3.3.3 Transporte Público en el sector

Las vías que tienen asociados recorridos del Transantiago son Av. Santa Rosa que provienen desde Huechuraba, y el centro de Santiago y terminan en la comuna de La Pintana, denominados como 203, 203e y 203n; los recorridos que vienen desde el centro de Santiago hasta las comunas de La Pintana, Puente Alto, San Bernardo y Pedro Aguirre Cerda (hacia la zona sur de la ciudad), son los recorridos N° 205, 206c, 207e, 209; el que viene de Providencia y va hacia la Pintana, es el recorrido N° 212; y el que viene de La Reina y termina en Pedro Aguirre Cerda, es el recorrido N° 227. Por último, en sentido poniente-oriente, tenemos el recorrido N° E05, que parte en La Cisterna y termina en La Florida.

La otra calle donde existen recorridos del Transantiago es la calle Parroquia, donde pasa el recorrido N° 227 (ya mencionado). Por calle Santa Ana, circula el recorrido N° E02, que va desde La Cisterna a la Florida. Por calle Rivadavia circula el recorrido N° G11, que inicia en La Pintana y termina en La Cisterna.

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

Ilustración 15: Mapa de recorridos RED Transporte de Movilidad.



Fuente: <https://www.red.cl/> versión agosto 2024.

3.3.4 Análisis Preliminar para evaluar el Impacto en la Movilidad asociada al proyecto

Se realizó un Estudio Preliminar de Movilidad, encargado a la empresa MVTO – Gestión en Movilidad, con el objetivo de establecer el impacto en la movilidad existente que puede provocar esta propuesta de Plan Seccional, contemplando la definición de flujos inducidos que produciría el cambio de uso de suelo, según lo indicado en el Art. N° 1.2.3. del Decreto Supremo N°30 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, llamado "Reglamento sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano".

Esta nueva reglamentación persigue incorporar el concepto de “movilidad” para las ciudades, lo que propone una visión transversal e integral en el tránsito, pasando del anterior foco de análisis en el modo motorizado (vehículo particular) al usuario de ciclos y peatones, transporte público y usuario vulnerable en general. Por lo anterior, las medidas de mitigación propuestas deben considerar el entorno, operación y seguridad vial en términos amplios. El análisis considera una estimación de la demanda generada, una revisión de la infraestructura de transporte y un diagnóstico de posibles impactos en base a condiciones actuales y antecedentes existentes.

Este estudio arrojó que se producirán aumentos en los flujos inducidos con respecto a los esperados en el escenario base. Como también que la vía Santa Rosa, cuenta con un nivel de saturación, que permite soportar el aumento de flujo vehicular, con esta nueva propuesta de zonificación.

También realiza algunos hallazgos, en elementos viales y de movilidad peatonal en mal estado, como demarcaciones y señales verticales desgastadas o inexistentes, en algunos cruces peatonales sin dispositivos de rodados, entre otros.

Revisando la situación actual del sector se recomienda contemplar medidas que mejoren el entorno con especial énfasis en aquellas que fortalezcan el transporte público y optimicen la experiencia de desplazamiento de las personas, con el fin de disminuir los posibles impactos que produciría la actualización del Plan Seccional.

Los resultados de este estudio los pueden encontrar en el anexo de esta Memoria Explicativa, Anexo I: “Análisis Preliminar para Evaluar el Impacto en la Movilidad Asociada al Proyecto”.

3.4 USOS DE SUELO EXISTENTES

3.4.1 Usos de Suelo en el área y su entorno

Se observa en el sector una mezcla de usos importante. Mientras los pasajes y las vías locales tienen un uso predominante residencial, con áreas verdes equipadas con juegos y canchas sobre calle Carlos Jara, donde también se encuentran algunos comercios y la sede de la Junta de Vecinos 22, por Santa Rosa en cambio, se observa gran cantidad de usos distintos, como talleres y comercio, además de vivienda en mayor altura (14 y 17 pisos en la comuna de La Granja) y predios eriazos de grandes dimensiones. Por calle Parroquia se observa gran cantidad de bodegas y talleres, que saturan la vía con camiones estacionados en el espacio público. Se observa además uso comercial, como también la presencia de actividades productivas (industria), y otros usos en menor cantidad como viviendas de 1 y 2 pisos. Por calle Santa Ana, el uso predominante es el residencial, pero también se observa una cantidad importante de edificaciones destinadas a equipamiento, específicamente al uso comercial de escala barrial como minimarkets y panaderías, además de la presencia de una iglesia en la esquina con Santa Rosa y un colegio. Por Rivadavia se observan distintos usos, predominando la vivienda y el uso industria, como también la presencia de una antena de largo alcance. Se observan distintos comercios y talleres, y también un complejo deportivo en la esquina nororiente con calle Parroquia.

Respecto del entorno del área del Plan Seccional, se evidenció la existencia y predominancia de principalmente tres usos de suelo: residencial del tipo vivienda, equipamiento del tipo comercio menor y actividades productivas del tipo bodegaje y talleres. Específicamente en el área del Plan Seccional se identificó que las edificaciones existentes corresponden en su mayoría a viviendas, específicamente en el frente hacia calle Parroquia y Rivadavia, pero también se observa la presencia importante del uso industrial

por calle Rivadavia, representada por una empresa que procesa metales y una fábrica de Cecinas por calle Parroquia.

En relación con estos tres tipos de usos de suelo existentes: el Residencial, Equipamiento y Actividades Productivas, es posible indicar el siguiente detalle:

– **Residencial:**

Corresponde al destino de edificaciones con mayor presencia en el entorno del Plan. En el sector norte del Plan Seccional, se localiza la antigua Población Modelo, donde se puede apreciar que las viviendas han dado paso a talleres, bodegas y actividades productivas, pero aún es posible vislumbrar algunas viviendas que enfrentan la calle Parroquia. Se caracterizan por tener uno y dos pisos, las cuales se encuentran en regular y mal estado de conservación.

Ilustración 16: Registro Fotográfico Viviendas Calle Parroquia



Fuente: Municipalidad de San Ramón

En el sector poniente al plan seccional, también se observa un predominio de viviendas, estas también se construyen en el contexto de la población Modelo. Ahora bien, por calle Rivadavia se observan viviendas de uno y dos pisos, en buen estado de conservación, con porcentajes de ocupación de suelo por sobre el 70%. También es posible detectar algunos otros usos, ligados a equipamientos comerciales menores (en las mismas viviendas), actividades productivas e infraestructura (antena de telecomunicaciones).

Ilustración 17: Registro Fotográfico Viviendas Calle Rivadavia



Fuente: Municipalidad de San Ramon

Hacia el sur del polígono, se observa que predomina el uso residencial, principalmente por colindar con la Población Viña Villa Blanca, cuyo eje principal, es la calle Carlos Jara, frente a ella se observan viviendas de uno y dos pisos, en un muy buen estado de conservación, con un porcentaje de ocupación de suelo, mayor al 70%, muchas veces conformando fachadas continuas. También es posible vislumbrar otros usos, básicamente ligados a equipamientos comerciales, de culto (iglesias), deportivos (multicancha) y de servicios (junta de vecinos). Asimismo, se encuentran las viviendas que son parte de la población Santa Rosa, de similares características.

Ilustración 18: Registro Fotográfico Viviendas Población Viña Villa Blanca



Fuente: Municipalidad de San Ramón

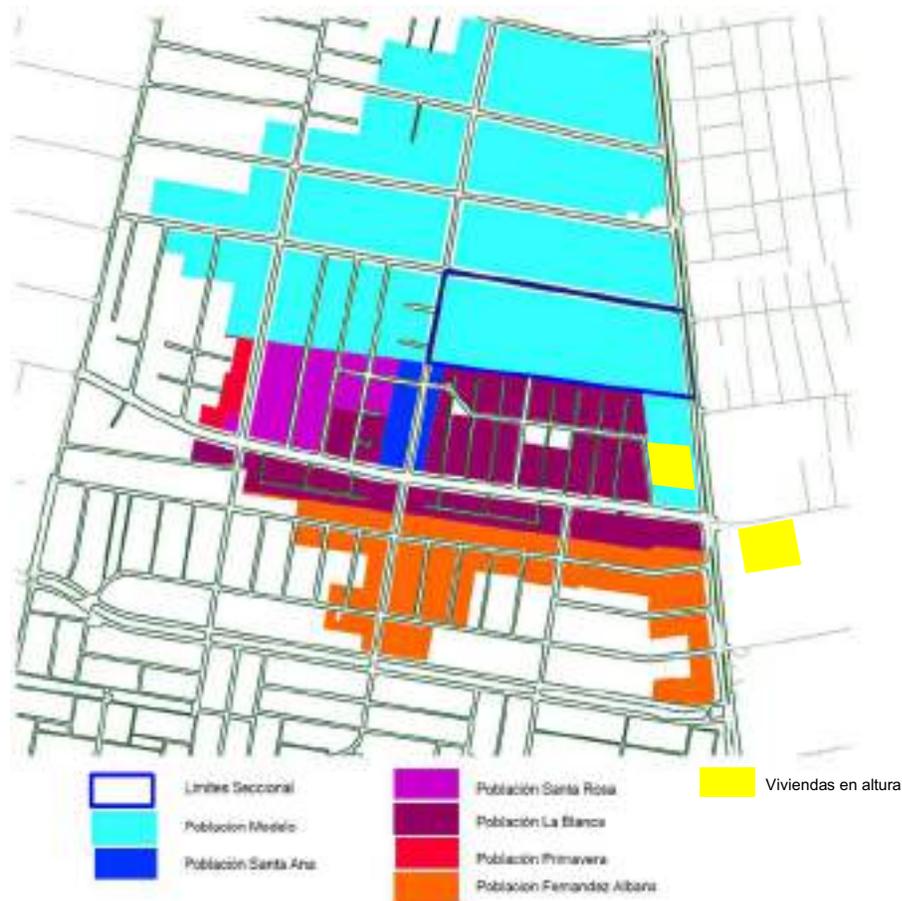
Es importante mencionar que existen viviendas en altura, cercanas al lugar del Plan Seccional, asociadas al cruce entre Av. Santa Rosa y Santa Ana. Una de ellas se localiza en la comuna de San Ramón, casi colindante al Plan, correspondiente a un condominio de vivienda social de 5 pisos. El otro conjunto son torres de viviendas de 14 y 17 pisos, emplazadas en la comuna de la Granja.

Ilustración 19: Registro Fotográfico Viviendas en Altura



Fuente: Municipalidad de San Ramón

Ilustración 20: Loteos y Poblaciones cercanas al Plan Seccional



Fuente: Elaboración propia

– **Equipamientos:**

En general los equipamientos se concentran en el sector sur poniente del área del Plan Seccional, y, de acuerdo a la clasificación señalada en el artículo 2.1.33 de la OGUC, se pueden encontrar las siguientes clases:

1. **Comercio:** Se catastran distintos equipamientos comerciales de escala menor como almacenes de barrio (en su mayoría), botillerías, panaderías, venta de comida y también venta de productos y accesorios automotrices, por calle Santa Ana principalmente.

Ilustración 21: Registro Fotográfico Equipamientos Comercio



Fuente: Municipalidad de San Ramón

- 2. Deporte:** Corresponde básicamente a una multicancha (Cancha Josefina Cáceres) que se encuentra por calle Carlos Jara, a un costado de un área verde.

Ilustración 22: Registro Fotográfico Equipamiento Deporte (multicancha)



Fuente: Municipalidad de San Ramón

- 3. Educación:** El colegio más cercano al sector del Plan, es el Colegio Polivalente Francisco Ramírez, emplazado en Santa Ana, casi al llegar a Santa Rosa.

Ilustración 23: Registro Fotográfico Equipamiento Educación



Fuente: Municipalidad de San Ramón

- 4. Social:** este uso corresponde básicamente a la junta de vecinos N° 22 ubicada en calle Carlos Jara.

Ilustración 24: Registro Fotográfico Equipamiento Social



Fuente: Municipalidad de San Ramón

- 5. Culto:** este uso corresponde básicamente a la Iglesia Metodista Pentecostal Clase Villa Blanca que se encuentra en la calle Carlos Jara con Psje. María Inés; y la Iglesia de

Jesucristo de los Santos de los Últimos Días emplazada en la esquina de Santa Ana con Santa Rosa.

Ilustración 25: Registro Fotográfico Equipamiento Culto



Fuente: Municipalidad de San Ramón

– **Áreas Verdes:**

Las áreas verdes aparecen representadas por el arbolado urbano y los bandejones de las calles, especialmente de calle Parroquia y las plazas emplazadas en la Calle Carlos Jara.

Ilustración 26: Registro Fotográfico Áreas Verdes



Fuente: Municipalidad de San Ramón

– **Actividades Productivas:**

Corresponden en su mayoría a edificaciones destinadas al almacenaje, galpones, que se emplazan frente a calle parroquia, pero además hay industrias inofensivas que aun funcionan entorno al sector del Plan, como una Fábrica de Cecinas ubicada en calle Parroquia, una empresa procesadora de metales y una empresa de colchones localizada en calle Rivadavia.

Ilustración 27: Registro Fotográfico Actividades Productivas

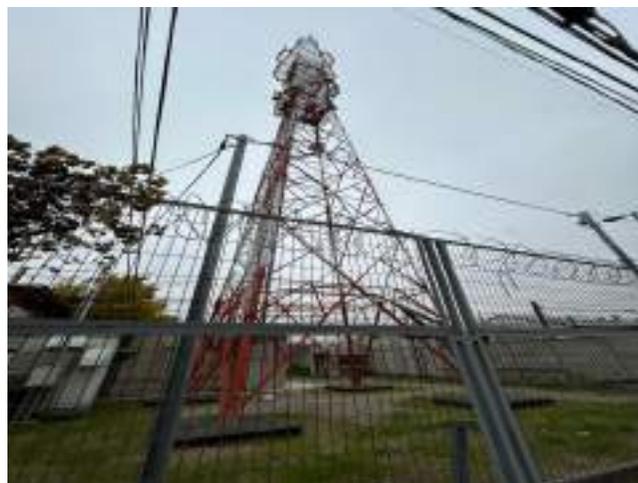


Fuente: Municipalidad de San Ramón

– **Infraestructura:**

Este uso se ve representado principalmente por la existencia del uso de Infraestructura Energética, relacionada al emplazamiento de una antena de telecomunicaciones, frente a calle Rivadavia.

Ilustración 28: Registro Fotográfico Infraestructura



Fuente: Municipalidad de San Ramón

3.5 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La comuna de San Ramón, en el centro sur del Área Metropolitana de Santiago, es relativamente nueva y como tal, es producto de crecimientos informales y operaciones de construcción de vivienda social por parte del Estado en el área que antiguamente correspondía a la comuna de La Granja. Este factor condicionaría su morfología urbana a futuro, y también su modelo de crecimiento a través de viviendas de uno o dos pisos.

El área que actualmente abarca el límite urbano de San Ramón se empieza a consolidar en 1960 (Figura 18), al interior del área urbana señalada por el Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) de 1960 y al norte del anillo de Américo Vespucio. Para esta fecha, bajo el alero del Plan Regulador Comunal de La Granja de 1952, ya se habían aprobado las construcciones de viviendas de la Población Fernández Albano (1952), la Población Santa Ana (1954) y la Población Modelo (1955).

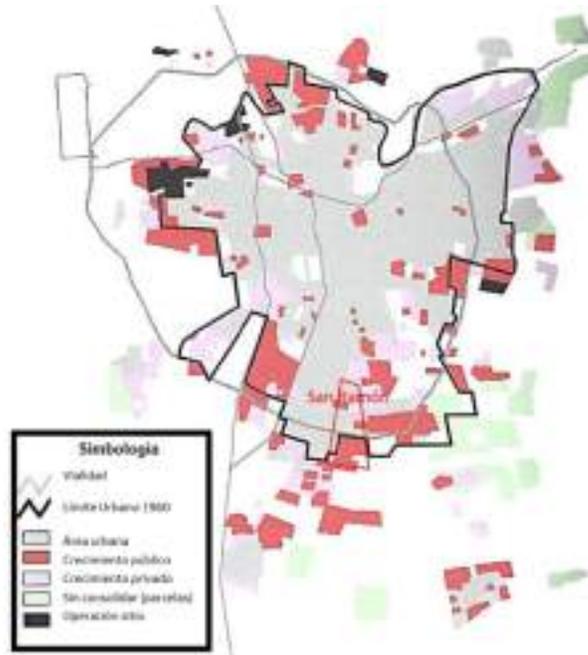
Ilustración 29: La mancha urbana de Santiago y el límite en 1960. Detalle San Ramón



Fuente: Elaboración propia a base de Petermann, A. 2006.

Posteriormente, entre 1960 y 1975 el área que corresponde actualmente a San Ramón se urbaniza en su mayoría mediante viviendas construidas o encargadas por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), en lo que la simbología de la imagen señala como “Crecimiento público” (polígonos de color rojo).

Ilustración 30: El crecimiento de la mancha urbana de Santiago entre 1960 y 1975. Detalle San Ramón



Fuente: Elaboración propia a base de Petermann, A. 2006.

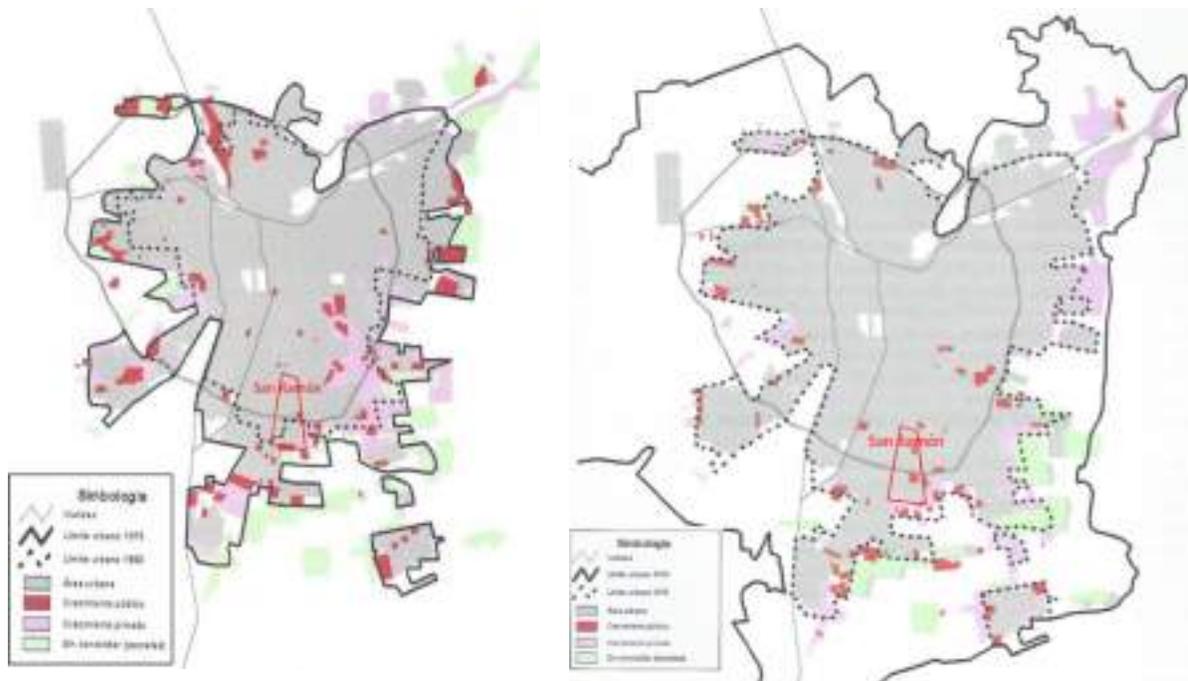
En este periodo se aprueba la construcción de viviendas en la Población Santa Rosa (1961), Villa La Blanca (1961) y Población Primavera (1965), consolidando el sector norte de la que sería luego la Comuna de San Ramón. Todos estos loteos sentaron la base de la estructura vial vigente, como la morfología constructiva, en su mayoría vivienda, con distintas formas de agrupamiento (aislada, pareada y continua), y un coeficiente de ocupación de suelo de aproximadamente un 60%.

Posteriormente se desarrolla el movimiento social que lleva a distintos campamentos y tomas de terreno, que sentarían las bases de algunas de las poblaciones de la comuna de San Ramón.

Desde la década de los 70, se empieza a consolidar el sector sur de la comuna (Ilustración 25), bajo la lógica enunciada anteriormente, donde se ubican la población La Bandera, fundada en 1971 y que corresponde a una de las operaciones más grandes de vivienda social en Chile (Vergara y Palmer, 1988), la población Combate Angamos (1971) y la población Obispo Berríos (1971).

La comuna se termina de consolidar hacia 1985 (Ilustración 26), con la construcción de las últimas poblaciones de vivienda dirigidas por el MINVU, estableciéndose la morfología urbana que se observa en la actualidad, con una estructura vial a base de pasajes y calles cortas que dificultan la conectividad y accesibilidad de la comuna en relación con el resto de la región. Producto de estas operaciones sucesivas, es que no se desarrollaron importantes focos de equipamientos o servicios, algunos de los cuales permanecen planteados en el PRMS desde la década de los 60 sin haberse desarrollado aún.

Ilustración 31: Crecimiento de Santiago entre 1975 y 1979 (izq.) y entre 1981 y 1985 (der.). Detalle San Ramón



Fuente: Elaboración propia a base de Petermann, A. 2006.

Es importante destacar, que en la actualidad el principal sitio de la zona normativa y por el cual se origina la misma, se encuentra erizado desde el año 2010. Con anterioridad, solo existían canchas informales que no eran abiertas a la comunidad pues corresponde a un terreno privado. De acuerdo a ello, se muestran las siguientes imágenes del sector de la modificación.

Ilustración 32: Imágenes Satelitales 1999-2024 Sector Seccional



1999

2024



2009



2014



2019



2024

Fuente: Elaboración propia / Google Earth

De acuerdo a las imágenes anteriores, se puede observar que aun cuando el PRMS en el año 1994, definió este sector como Estadio La Bombonera, en estricto rigor, nunca fue un estadio, sino que solamente eran 3 canchas de futbol de pasto natural, de propiedad privada, que con el tiempo y desuso fueron convirtiéndose en un sitio eriazo y abandonado, incluso dando paso a la generación de microbasurales y ocupaciones ilegales.

3.6 DEMOGRAFIA, DENSIDAD Y VIVIENDA

La comuna de San Ramón, de acuerdo con el reciente Censo 2024 realizado por el Instituto Nacional de Estadística (INE), cuenta con **76.002 habitantes** de los cuales 37.417 son hombres y 38.585 mujeres.

Ilustración 33: Población por sexo / Razón Hombre - Mujer



Fuente: INE, 2024.

La población presenta un promedio de edad de 39,9 años, donde la mayor cantidad de población se encuentra en el tramo de edad que va entre los 15 y los 64 años, con un índice de envejecimiento correspondiente a 101,9. Uno de los más altos en comparación con otras comunas de la región.

De acuerdo a estos datos, la comuna ha experimentado una notable evolución demográfica a lo largo de las décadas, marcada por tendencias significativas en su crecimiento poblacional. Desde el censo de 1970 hasta 1982, San Ramón experimentó un período de expansión demográfica notable, con una tasa de crecimiento medio anual del 6,37%. Sin embargo, esta tendencia se invirtió a partir del censo de 1982, marcando el inicio de un período de decrecimiento continuo. En el año 1992, la comuna registró un total de 100.817 habitantes, de acuerdo al censo del 2017, la población había disminuido a 82.900 habitantes y finalmente de acuerdo al censo del 2024 la comuna registra un total de 76.002 habitantes, consolidando su posición dentro del grupo de comunas que están perdiendo población en el país. Esta tendencia de decrecimiento se refleja en una tasa de crecimiento intercensal negativa del -5,9%, en contraste con las tasas positivas de crecimiento a nivel nacional y regional.

Si bien, aun no se han procesado la totalidad de datos y estadísticas a partir de los resultados del censo del 2024, sabemos que de acuerdo al censo del 2017 existía un nivel de hacinamiento en la comuna del orden del 13%. Es decir, si bien la población en la comuna ha ido disminuyendo, la que existe, se encuentra ocupando el territorio de manera concentrada, con una densidad de población de 13.207,6 habitantes por hectárea.

La pirámide poblacional (Ilustración 34) describe una comuna que se ha ido envejeciendo, con una tasa de natalidad que está reduciéndose y da paso a una mayor cantidad de personas en edad madura, con una esperanza de vida creciente, lo que se observa también en la concentración de más del 66% de personas que se ubican en el rango entre 15 a 64 años. Esto refleja lo que se observa también a nivel país.

Ilustración 34: Pirámide poblacional y grandes grupos de edad comuna de San Ramón



Fuente: INE, 2024.

La concentración de migrantes en la comuna ha crecido desde el 2017, y actualmente representa al 8,2% de la población comunal, pero se mantiene más bajo del porcentaje de la población inmigrante internacional a nivel regional, que equivale a un 13%, con un índice de masculinidad en migrantes (cantidad de hombres en relación a 100 mujeres) cercano al resto de la región (101 sobre 100). De acuerdo a la ilustración 35, la mayoría de ellos proviene de Perú (34,2%) y Haití (30,6%), mientras que aquellos provenientes de países como Colombia (9%) y Argentina (8,5%) representan un porcentaje menor.

Ilustración 35: Composición migración internacional comuna de San Ramón

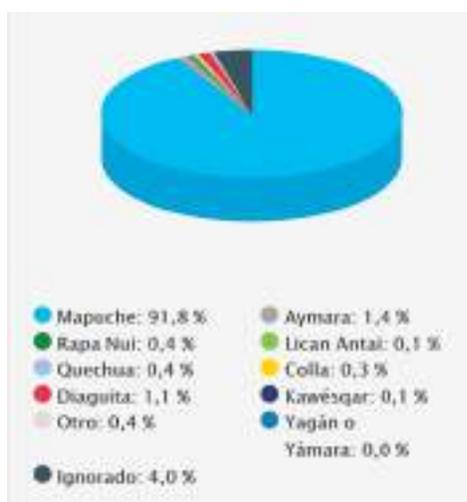


Fuente: INE, 2021.

En términos de vivienda, en comparación con el resto de la RM, el porcentaje de desocupadas es menor que el de la RM (2% sobre 5%), el porcentaje de hacinamiento es mayor (13% sobre 8%) y el porcentaje de viviendas con un índice de materialidad aceptable es menor (80% sobre 89%), lo que entrega indicios sobre el problema habitacional que existe actualmente en la comuna.

Del total de habitantes, un 14% corresponde a pueblos originarios, de los cuales la gran mayoría es mapuche (91,8%), seguido por una participación menor de aymara (1,4%) y diaguita (1,1%), mientras que el resto de los pueblos originarios representa un porcentaje menor al 1%, como se observa en la ilustración a continuación.

Ilustración 36: Composición de habitantes de pueblos originarios



Fuente: INE, 2021.

En cuanto a las proyecciones de población para la comuna, los datos expresados por el INE reflejan que desde el año 2002 al Censo de 2024, la comuna de San Ramón decreció considerablemente, pasando de 100.574 habitantes a 76.002, es decir una disminución del 24% de su población. Cabe indicar que aún no existen proyecciones de población por parte del INE, pero los resultados se esperan salgan a fines de este año.

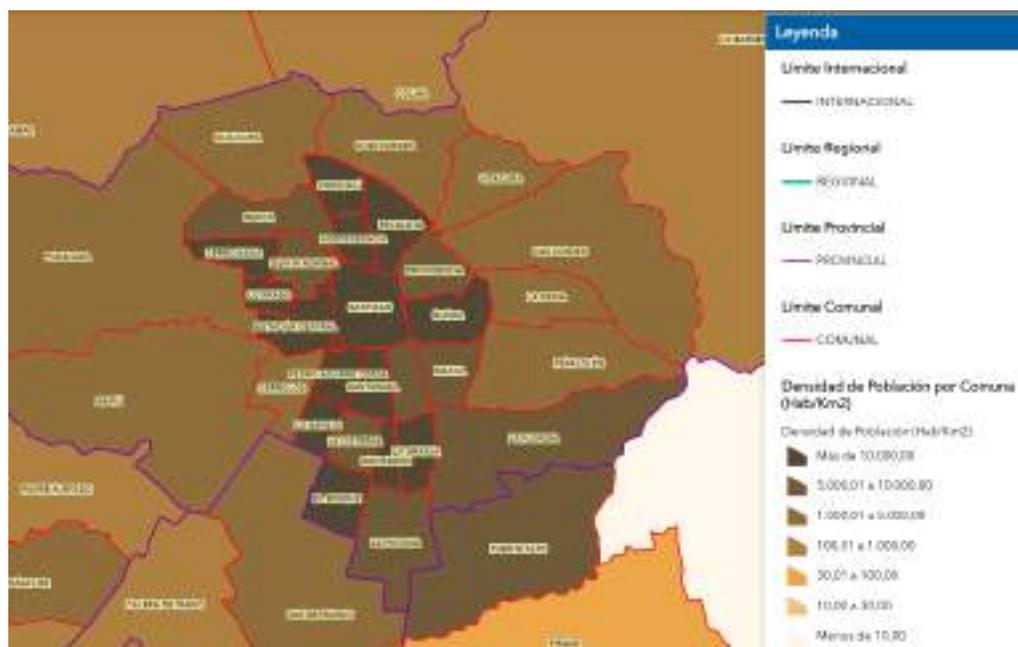
Cuando se observa la proyección de datos por edad (ilustración 34) para los años señalados anteriormente, el decrecimiento de población también presenta un cambio en la composición poblacional, que desde el año 2012 en adelante muestra una concentración entre los 15 y 59 años, y desde el año 2022 en adelante se observa un fuerte aumento de las personas de más de 60 años, indicando que el decrecimiento va acompañado de envejecimiento de la población comunal.

La pérdida de población de la comuna se explica en buena parte por las condiciones de habitabilidad precarias que viven las familias en sus viviendas, debido al déficit cualitativo y al alto nivel de hacinamiento.

De acuerdo a la información del Censo 2024, existen 23.821 viviendas (censadas), con 23.204 viviendas ocupadas y 608 viviendas desocupadas. Del total de viviendas 23.812 corresponden a viviendas particulares y 9 a viviendas colectivas. Con ello, es posible apreciar que la mayor cantidad de viviendas corresponde a casas, mientras que la cantidad de edificios corresponden a una baja proporción en relación con el total. En efecto, 71.237 personas viven en casas mientras que sólo 8.032 viven en edificios.

Si bien en comparación con el resto de la RM, San Ramón se encuentra entre las comunas con una densidad de población de más de 10.000 habitantes por km², al observar la composición por manzana de la cantidad de viviendas en la comuna (ilustración 37) se puede corroborar que el número de viviendas no responde a altas densidades. De lo anterior, es posible inferir que existe una gran cantidad de personas viviendo en pocas viviendas, por la escasa oferta habitacional disponible.

Ilustración 37: Densidad de población por comuna, Región Metropolitana de Santiago



Fuente: <https://ine-chile.maps.arcgis.com/>

Ilustración 38: Densidad de viviendas comuna de San Ramón



Fuente: <https://ine-chile.maps.arcgis.com/>

En efecto, San Ramón es la 21° comuna en Chile con mayor cantidad de personas que viven en estado de hacinamiento crítico (más de 5 personas por dormitorio o sin dormitorio), con un total de 15.891 que viven en hacinamiento (más de 2,5 personas por dormitorio), como se ve en la ilustración a continuación.

Ilustración 39: Nivel de hacinamiento en viviendas de comuna de San Ramón para el año 2017



Fuente: Elaboración propia en base a datos INE 2017.

Cabe señalar que de acuerdo al Sistema de Indicadores y Estándares del Desarrollo Urbano (SIEDU) elaborado por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU) en 2020, el déficit habitacional cuantitativo es de 3.146 viviendas, mientras que el déficit habitacional cualitativo (es decir, el porcentaje de viviendas que requieren mejoras de materialidad o servicios básicos) es de 19,2%, donde el estándar de cumplimiento es de un 10%.

Lo anteriormente expuesto en articulación con las estadísticas asociadas a allegamiento, hacinamiento y déficit habitacional, es indicativo de la necesidad de una política pública tendiente a la resolución del problema de vivienda, sobre todo para la población de edad madura y adultos mayores. En ese sentido, nueva oferta habitacional podría además ser un atractor de nueva población a la comuna, y revertir de esta forma el decrecimiento de la población en San Ramón.

4 PROPUESTA URBANA

4.1 ATRIBUTOS DEL ÁREA DEL PLAN SECCIONAL

Como ya fue señalado, el sector donde se pretende realizar el cambio normativo, Plan Seccional Zona de Remodelación La Bombonera, cuenta con una muy buena accesibilidad y transporte público, específicamente en función de la vialidad troncal por Avenida Santa Rosa, eje vial de gran importancia que conecta con varias comunas en el sentido norte sur, asimismo con el centro de Santiago, y con la red de metro en varios puntos. Se encuentra inserto dentro de un sector históricamente residencial materializado a través de programas del Estado (vivienda social), con atisbos de proyectos de densificación residencial cercanos y recientes, con proyectos de vivienda en torres de 5, 14 y 17 pisos. Cuenta con muy buen equipamiento, de escala básica, principalmente en los barrios residenciales cercanos, como también equipamiento de escala menor, en avenidas principales, especialmente en Santa Ana.

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

Por otro lado, cercanos al Plan, existen áreas verdes, algunas de importancia como el Parque Padre Esteban Gumucio en la comuna de La Granja, y más lejanos el Parque La Bandera, el resto son plazas y bandejonos de áreas verdes de escala barrial, con lo cual existe un déficit en esta materia que la propuesta de Plan Seccional, debiera recoger.

Es por ello que, tomando estos atributos urbanos, resulta factible proponer una normativa que permita remodelar y revitalizar el área objeto de este Plan Seccional, por cuanto la situación del entorno da cuenta de una subutilización de su potencial urbanístico. En este sentido, las normas urbanísticas propuestas están orientadas a revitalizar la zona mediante el desarrollo de conjuntos de viviendas de interés público de calidad, coherente con las edificaciones y usos de suelo existentes en el entorno, con nuevas áreas verdes y vialidad, integrando el predio a la trama urbana y permitiendo la remodelación de este sector antiguo y subutilizado de la ciudad.

4.2 JUSTIFICACIÓN PARA LA APLICACIÓN DEL PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN

La justificación para la aplicación del Plan Seccional se basa, por una parte, en la información que surge del diagnóstico y del catastro de la zona escogida y su entorno, en los que se evidencia un área en estado de deterioro, con baja utilización del suelo producto de la transformación de barrios residenciales en talleres irregulares, con un potencial urbanístico subutilizado y cuyas normas urbanísticas se encuentran obsoletas (Área de Equipamiento Recreacional y Deportivo del PRMS). Es así que, en la necesidad de revitalizar el área del Plan, se presenta como una oportunidad para iniciar un proceso de renovación urbana mediante el establecimiento de nuevas normas urbanísticas que posibilite la transformación del sector, pasando de ser un barrio que se consolidó con antiguos programas de viviendas del estado a un barrio residencial mixto, aprovechando los atributos urbanos del entorno en cuanto a localización, accesibilidad y oferta de equipamiento, fomentando las viviendas de interés público e integración social, y de esta manera promover la recuperación de áreas urbanas centrales y generar nuevas oportunidades de desarrollo mediante la renovación urbana, permitiendo la generación de nuevas viviendas para aquellos habitantes que no tienen acceso a la oferta de residencia. Todo lo anterior, constituyen fundamentos que facultan la aplicación del artículo 72 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, aprobada por el DFL N° 458 de 1975, en sus artículos 72 al 75. Específicamente, en su artículo 72, inciso segundo, que faculta a las Municipalidades, para fijar "Zonas de Remodelación", en las cuales se disponga a congelar la situación existente y establecer una política de renovación de las mismas, con el propósito de lograr su renovación, para lo cual se debe aprobar en forma previa un "Plan Seccional" del sector escogido, en que se determinen las nuevas características urbanísticas de ella.

Y, por otra parte, se basa en la consideración de la nueva Ley sobre Integración Social en la Planificación Urbana, Gestión de Suelo y Plan de Emergencia Habitacional, **Ley 21.450**, promulgada el 12.05.2022, y publicada el 27.05.2022, que establece dentro de sus objetivos:

"Implementar políticas y programas habitacionales cuyo objetivo sea enfrentar el déficit en vivienda y desarrollo urbano de las familias más vulnerables y que promuevan e induzcan de forma idónea a la integración e inclusión social y urbana, fomentando el emplazamiento de viviendas con óptimos estándares constructivos de calidad, objeto de cualquier tipo de subsidio, en sectores con adecuados indicadores y estándares de calidad de vida y desarrollo urbano. Todo lo anterior, conforme a los parámetros que establezca la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y los decretos que regulen los programas habitacionales destinados a las familias vulnerables, de sectores emergentes y medios, incorporando en todos ellos una perspectiva de género."

"Implementar políticas de suelo, estableciendo medidas que tengan por objeto reducir y contener el déficit habitacional y urbano y que propicien la construcción y disponibilidad de viviendas de interés público, mediante la adquisición, destinación o habilitación normativa de terrenos para el otorgamiento de soluciones habitacionales definitivas o transitorias; el impulso de procesos de regeneración de barrios o conjuntos habitacionales altamente segregados o Ley 21450 Biblioteca del Congreso Nacional de Chile - www.leychile.cl - documento generado el 23-Sep-2024 página 2 de 16 deteriorados; o el fomento de procesos de reconversión o rehabilitación de edificaciones que presenten obsolescencia funcional, entre otras medidas."

"Resguardar que los instrumentos de planificación territorial contemplen criterios de integración e inclusión social y urbana, mediante normas urbanísticas u otras exigencias o disposiciones que resguarden o incentiven la construcción, habilitación o reconstrucción de viviendas destinadas a familias vulnerables, de sectores emergentes y medios y que promuevan el acceso equitativo por parte de la población a bienes públicos urbanos relevantes, tales como la cercanía a ejes estructurantes de movilidad, el acceso a servicios de transporte público o la disponibilidad de áreas verdes o equipamientos de interés público, como educación, salud, servicios, comercio, deporte y cultura, entre otras medidas."

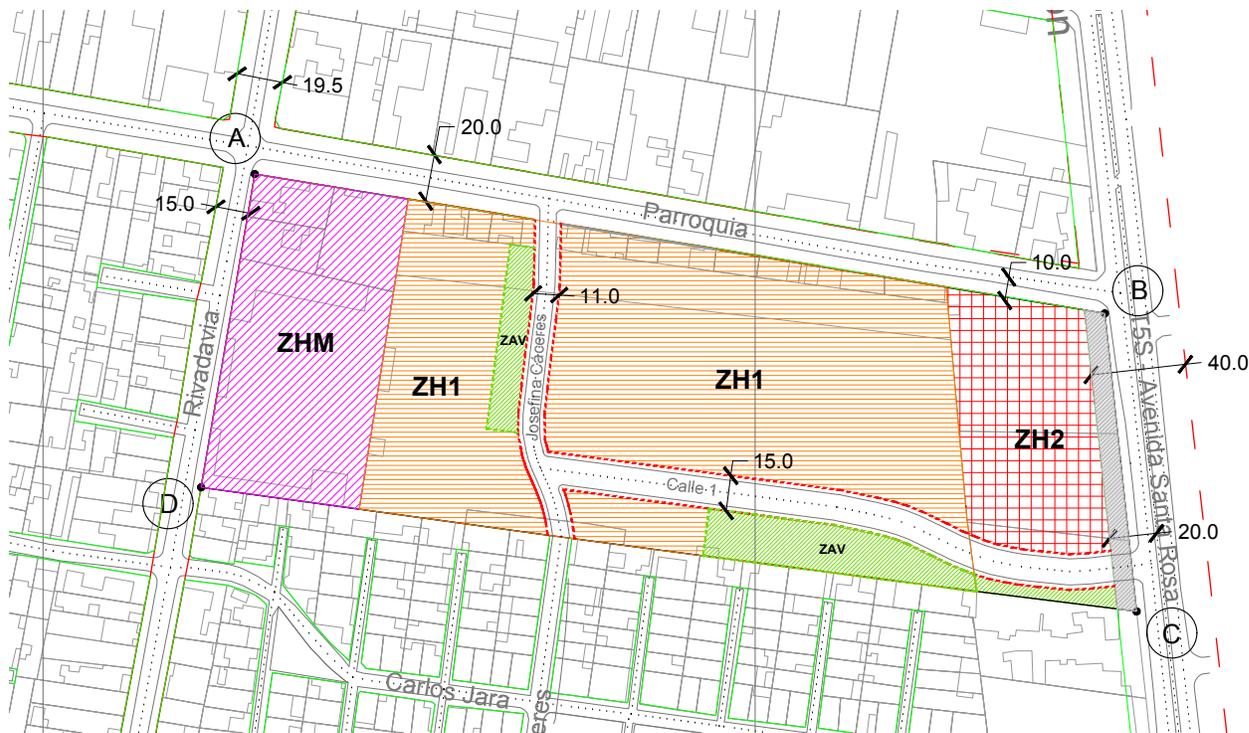
4.3 PROYECTO PLAN SECCIONAL ZONA DE REMODELACIÓN LA BOMBONERA

La propuesta de zonificación del Plan Seccional, propone mejorar las normativas que caracterizaron al sector en sus orígenes, viviendas subsidiadas por el estado pero asociadas a una densificación inteligente en conjunto con equipamiento. En este sentido, las normas urbanísticas propuestas están orientadas a revitalizar este sector antiguo y subutilizado de la ciudad mediante la incorporación del uso de suelo residencial destino vivienda (hoy equipamiento deportivo y recreacional en desuso) orientado a la materialización de proyectos de viviendas de interés público mediante incentivos normativos, en conjunto con el uso de equipamiento, vialidades y áreas verdes públicas, lo cual resulta coherente con las edificaciones y usos de suelo existentes en el entorno, integrando el área del Plan Seccional Zona de Remodelación La Bombonera, a la comuna de San Ramón y a la trama urbana existente.

Pensando en un posible aumento de la población en este sector, debido al cambio normativo que se propone, es que la propuesta también incluye aperturas de vialidades públicas, como la calle Josefina Cáceres y la apertura de Calle 1, la cual es imprescindible para acercar a la futura población a Avenida Santa Rosa, donde se encuentra la principal fuente de transporte público, generando también una conectividad vehicular con la red vial estructurante, que comunica con el resto de la ciudad.

Por otra parte, además se proponen zonas de áreas verdes, con declaratoria de utilidad pública, las que sumadas a los incentivos normativos de los proyectos que se desarrollen en el sector, permitirán generar un sistema de áreas verdes públicas que abastecerán a la futura población, y a la población que ya existe en los sectores aledaños.

Ilustración 40: Plano Propuesta Zonificación Normativa y Vialidad



Fuente: Elaboración propia

Para el territorio del Plan, se ha diseñado una normativa dividida en 4 zonas:

- **Zona Habitacional Mixta (ZHM):** Zona que enfrenta la calle Rivadavia, cuyos predios ya poseen algunas industrias y bodegas, como también viviendas e infraestructura energética. El objetivo es reconocer todos estos usos mixtos, propiciando su emplazamiento, con una normativa base que permita su regularización, pero con una propuesta de incentivos normativos orientados a la materialización de proyectos de viviendas de interés público, de manera de orientar el desplazamiento de la industria a largo plazo, como también de otros usos que provocan impacto en la población.
- **Zona Habitacional de Interés Público (ZH1):** Zona intermedia, que enfrenta la calle Parroquia, en cuyos predios ya existen algunas viviendas. El objetivo es proponer una normativa base, que permita regularizar todas las edificaciones residenciales y de equipamiento existentes, y solo permitir la densificación habitacional, a través de incentivos normativos (Art. 184 de la LGUC), cuando se presenten proyectos de viviendas de interés público, entendiéndose aquellos proyectos subsidiados por el Estado.
- **Zona Habitacional Mixta Densidad y Equipamiento (ZH2):** Zona que enfrenta Avenida Santa Rosa, por lo tanto, tiene una condición urbana, distinta de las otras. El objetivo es proponer una normativa base, que permita regularizar o aprobar edificaciones residenciales y de equipamiento de una densidad y altura intermedias, y solo admitir la densificación habitacional (mayor altura y densidad), por medio de incentivos normativos (Art. 184 de la LGUC), cuando se presenten proyectos de viviendas de interés público asociados a equipamiento en sus dos primeros pisos, con el propósito de que se genere un perfil vial con un uso orientado a la ocupación del espacio público.
- **Zona de Áreas Verdes Públicas (ZAV):** Zona que establece las futuras áreas verdes públicas, por lo tanto tienen declaratoria de utilidad pública, tal como lo establece el Art. 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, además se encuentra regulada por el Art. 2.1.30 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.

Así, el Plan Seccional, define las siguientes Zonas:

ZONA ZHM	ZONA HABITACIONAL MIXTA
ZONA ZH1	ZONA HABITACIONAL DE INTERÉS PÚBLICO
ZONA ZH2	ZONA HABITACIONAL MIXTA DENSIDAD Y EQUIPAMIENTO
ZONA ZAV	ZONA DE ÁREAS VERDES PÚBLICAS

ZONA HABITACIONAL MIXTA (ZHM)

USOS DE SUELO			
Usos Permitidos	Residencial	Vivienda	
	Equipamiento	Comercio, Culto, Cultura, Deporte, Educación, Salud, Seguridad, Servicios y Social.	
	Espacio Público	Sistema vial, plazas, parques y áreas verdes públicas.	
	Áreas Verdes	Parques, plazas y áreas libres destinadas a área verde.	
	Actividades Productivas	De calificación inofensiva, bodegas.	
	Infraestructura	Energética de Telecomunicaciones	
Usos Prohibidos	Residencial	Moteles, Hoteles	
	Equipamiento	Comercio	Discoteca, cabaret y pub, grandes tiendas, ferias libres, centro de servicio automotor, cocinerías o black kitchen y botillerías.
		Deporte	Estadios.
		Esparcimiento	Zoológico, parque de entretenimientos, juegos electrónicos y de azar.
		Salud	Cementerio y crematorio.
		Seguridad	Cárcel y Centros de Detención.
	Servicios	Recintos de estacionamientos.	
	Actividades Productivas	De calificación molesta, contaminante y peligrosa.	
	Infraestructura	De transporte y sanitaria.	

NORMAS URBANÍSTICAS	
Superficie de Subdivisión Predial Mínima	300 m ²
Coefficiente de Ocupación de Suelo	0,8
Coefficiente de Constructibilidad	1,0
Densidad bruta máxima	300 hab/ha
Altura Máxima de la Edificación (m)	8,1 m. (3 pisos)
Sistema de Agrupamiento	Aislado/Pareado Continuo (solo para equipamiento)
Rasante	OGUC
Distanciamiento mínimo	OGUC
Adosamiento	OGUC
Antejardín (m)	3 m.
Estacionamientos*	1 estacionamiento por cada unidad de vivienda Otros usos aplica Art. 7.1.2.9 del PRMS

Incentivo Normativo para Proyectos de Vivienda de Interés Público

Para aquellos proyectos de vivienda de interés público (de los programas habitacionales del Ministerio de Vivienda y Urbanismo), que se construyan en esta zona, podrán aplicarse las siguientes normas urbanísticas:

NORMAS URBANÍSTICAS	
Superficie de Subdivisión Predial Mínima	1000 m ²
Coefficiente de Ocupación de Suelo	0,8
Coefficiente de Constructibilidad	2,5
Densidad bruta máxima	1500 hab/ha
Altura Máxima de la Edificación (m)	27 m. (10 pisos)
Sistema de Agrupamiento	Aislado/Pareado Continuo (solo para equipamiento)
Rasante	OGUC
Distanciamiento mínimo	OGUC
Adosamiento	OGUC
Antejardín (m)	3 m.
Estacionamientos	1 estacionamiento por cada unidad de vivienda Otros usos aplica Art. 7.1.2.9 del PRMS

* Zona D del artículo 7.1.2.9 de la Ordenanza del PRMS. Sin perjuicio del cumplimiento de las normas aplicables de la Ley de Copropiedad Inmobiliaria vigente.

ZONA HABITACIONAL DE INTERÉS PÚBLICO (ZH1)

USOS DE SUELO			
Usos Permitidos	Residencial	Vivienda	
	Equipamiento	Comercio, Culto, Cultura, Deporte, Educación, Salud, Seguridad, Servicios y Social.	
	Espacio Público	Sistema vial, plazas, parques y áreas verdes públicas.	
	Áreas Verdes	Parques, plazas y áreas libres destinadas a área verde.	
Usos Prohibidos	Equipamiento	Comercio	Discoteca, cabaret y pub, grandes tiendas, ferias libres, centro de servicio automotor, cocinerías o black kitchen y botillerías.
		Deporte	Estadios.
		Esparcimiento	Zoológico, parque de entretenimientos, juegos electrónicos y de azar.
		Salud	Cementerio y crematorio.
		Seguridad	Cárcel y Centros de Detención.
		Servicios	Recintos de estacionamientos.

	Actividades Productivas	Todas
	Infraestructura	Todas

NORMAS URBANÍSTICAS	
Superficie de Subdivisión Predial Mínima	300 m ²
Coefficiente de Ocupación de Suelo	0,8
Coefficiente de Constructibilidad	1,0
Densidad bruta máxima	300 hab/ha
Altura Máxima de la Edificación (m)	8,1 m. (3 pisos)
Sistema de Agrupamiento	Aislado/Pareado Continuo (solo para equipamiento)
Rasante	OGUC
Distanciamiento mínimo	OGUC
Adosamiento	OGUC
Antejardín (m)	---
Estacionamientos	1 estacionamiento por cada unidad de vivienda Otros usos aplica Art. 7.1.2.9 del PRMS

Incentivo Normativo para Proyectos de Vivienda de Interés Público

Para aplicar el siguiente cuadro con normas, los proyectos a construirse en esta zona deberán cumplir con las siguientes condiciones (ambas):

- Ser proyectos de vivienda de interés público (de los programas habitacionales del Ministerio de Vivienda y Urbanismo).
- Proponer algún tipo de equipamiento en primer piso.

NORMAS URBANÍSTICAS	
Superficie de Subdivisión Predial Mínima	1000 m ²
Coefficiente de Ocupación de Suelo	0,8
Coefficiente de Constructibilidad	3,0
Densidad bruta máxima	1000 hab/ha
Altura Máxima de la Edificación (m)	32,4 m. (12 pisos)
Sistema de Agrupamiento	Aislado/Pareado Continuo (solo para equipamiento)
Rasante	OGUC
Distanciamiento mínimo	OGUC
Adosamiento	OGUC
Antejardín (m)	3 m
Estacionamientos*	1 estacionamiento por cada unidad de vivienda Otros usos aplica Art. 7.1.2.9 del PRMS

* Zona D del artículo 7.1.2.9 de la Ordenanza del PRMS. Sin perjuicio del cumplimiento de las normas aplicables de la Ley de Copropiedad Inmobiliaria vigente.

ZONA HABITACIONAL MIXTA DENSIDAD Y EQUIPAMIENTO (ZH2)

USOS DE SUELO			
Usos Permitidos	Residencial	Vivienda	
	Equipamiento	Comercio, Culto, Cultura, Deporte, Educación, Salud, Seguridad, Servicios y Social.	
	Espacio Público	Sistema vial, plazas, parques y áreas verdes públicas.	
	Áreas Verdes	Parques, plazas y áreas libres destinadas a área verde.	
	Actividades Productivas	De calificación inofensiva, bodegas.	
Usos Prohibidos	Equipamiento	Comercio	Discoteca, cabaret y pub, grandes tiendas, ferias libres, centro de servicio automotor, cocinerías o black kitchen y botillerías.
		Deporte	Estadios.
		Esparcimiento	Zoológico, parque de entretenimientos, juegos electrónicos y de azar.
		Salud	Cementerio y crematorio.
		Seguridad	Cárcel y Centros de Detención.
	Servicios	Recintos de estacionamientos.	
	Actividades Productivas	De calificación molesta, contaminante y peligrosa.	
	Infraestructura	Todas	

NORMAS URBANÍSTICAS	
Superficie de Subdivisión Predial Mínima	1000 m ²
Coefficiente de Ocupación de Suelo *	0,8
Coefficiente de Constructibilidad	2,0
Densidad bruta máxima	800 hab/ha
Altura Máxima de la Edificación (m)	13,5 m. (5 pisos)
Sistema de Agrupamiento	Aislado/Pareado Continuo (solo para equipamiento)
Rasante	OGUC
Distanciamiento mínimo	OGUC
Adosamiento	OGUC
Antejardín (m)	---
Estacionamientos	1 estacionamiento por cada unidad de vivienda Otros usos aplica Art. 7.1.2.9 del PRMS

Incentivo Normativo para Proyectos de Vivienda de Interés Público + Equipamiento

Para aplicar el siguiente cuadro con normas, los proyectos a construirse en esta zona deberán cumplir con las siguientes condiciones (todas):

- Ser proyectos de vivienda de interés público (de los programas habitacionales del Ministerio de Vivienda y Urbanismo).
- Proponer algún tipo de equipamiento en los dos primeros pisos, para aquellas unidades que enfrentan Av. Santa Rosa.
- Cesión de antejardín al uso público.

NORMAS URBANÍSTICAS	
Superficie de Subdivisión Predial Mínima	1000 m ²
Coefficiente de Ocupación de Suelo	0,8
Coefficiente de Constructibilidad	4,0
Densidad bruta máxima	1.500 hab/ha
Altura Máxima de la Edificación (m)	40,5 m. (15 pisos)
Sistema de Agrupamiento	Aislado/Pareado Continuo (solo para equipamiento)
Rasante	OGUC
Distanciamiento mínimo	OGUC
Adosamiento	OGUC
Antejardín (m)	5 m.
Estacionamientos*	1 estacionamiento por cada unidad de vivienda Otros usos aplica Art. 7.1.2.9 del PRMS

* Zona D del artículo 7.1.2.9 de la Ordenanza del PRMS. Sin perjuicio del cumplimiento de las normas aplicables de la Ley de Copropiedad Inmobiliaria vigente.

ZONA DE ÁREAS VERDES PÚBLICAS (ZAV)

Son las zonas destinadas a ser áreas verdes públicas, es decir, cuentan con declaratoria de utilidad pública en el marco del Art. 59 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC).

En ellas, pueden destinarse la superficie de áreas verdes, como cesiones obligatorias, de acuerdo a lo establecido en el Art. 2.2.5 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC).

Una vez traspasadas a Bien Nacional de Uso Público (BNUP), se registrarán por lo dispuesto en el Art. 2.1.30 de la OGUC.

VIALIDAD ESTRUCTURANTE

VÍAS TRONCALES				
Código	Nombre de Vía Tramo	Ancho Existente	Ancho Propuesto Entre L.O.	Observaciones
T5S	Avenida Santa Rosa Parroquia / Santa Ana	25 metros	40 metros	Ensanche hacia el costado poniente

VÍAS DE SERVICIO				
Código	Nombre de Vía Tramo	Ancho Existente	Ancho Propuesto	Observaciones
---	Calle 1 Josefina Cáceres / Av. Santa Rosa	---	15 metros	Apertura

VÍAS LOCALES				
Código	Nombre de Vía Tramo	Ancho Existente	Ancho Propuesto	Observaciones
---	Josefina Cáceres Josefina Cáceres / Parroquia	---	11 metros	Apertura

5 ANEXO I

ANÁLISIS PRELIMINAR PARA EVALUAR EL IMPACTO EN LA MOVILIDAD ASOCIADA AL PROYECTO

Comuna de San Ramón

Mayo 2025