



## Departamento de Desarrollo Urbano

Interpreta artículos 15, 17, 18, 22, 24, 29, 34, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 54 y 55 y Plano del Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso "Premval" aprobado Res. 31-4/128 D.O. del 2-4-14, en el sentido de precisar las disposiciones sobre zonificación, vialidad estructurante y restricciones que se indican, en el área urbana de la comuna de Viña del Mar.

RESOLUCIÓN  
**0-1685/**

EXENTA N°

VALPARAISO, **29 AGO 2014**

### VISTOS:

- 1) El Decreto Ley N° 1305 ( V. y U.) de 1975 y sus modificaciones posteriores que reestructura y regionaliza el Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- 2) El Decreto Supremo (V. y U.) de 1976 Reglamento Orgánico de las Secretarías Regionales Ministeriales.
- 3) Lo dispuesto en el inciso final del Art. 4° de la DFL N° 458 (V. y U.) del año 1976, Ley General de Urbanismo y Construcciones, que faculta al SEREMI a interpretar las disposiciones de los Instrumentos de Planificación Territorial.
- 4) La Resolución N° 1600 de 30.10.2008, del Sr. Contralor General de la República, que establece normas de exención del trámite de toma de razón.
- 5) Las facultades que me confiere el D. S. N° 37 de (V. y. U) de 28.04.2014, que nombra al suscrito en el cargo de Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Valparaíso y

### CONSIDERANDO

- 1) La solicitud por Ord. 006 del 9 de Mayo 2014 del Asesor Urbanista de la I. Municipalidad de Viña del Mar que plantea las observaciones que se transcriben a continuación respecto de las disposiciones y plano del instrumento de planificación urbana intercomunal, (Premval), requiriendo nuestra interpretación respecto a las siguientes materias:

## I Zonificación:

- a) "Como se puede apreciar en el plano comparativo de zonificación esc. 1:10.000, la mayor cantidad de diferencias es por desajustes de la gráfica de las zonas de extensión urbana respecto del antiguo límite urbano (actual límite del área urbana); dicho desajuste se verifica en la separación o superposición de las zonas de extensión urbana con las zonas urbanas del IPT local".

"Estas diferencias son apreciables porque el plano de zonificación del P.R.C. a pesar de su antigüedad es elaborado a escala 1:10.000 con planimetría adecuada a esa escala, y el plano del Premval fue confeccionado a escala 1: 50.000, lo cual aumenta el margen de error al ser superpuestas las dos planimetrías".

- b) "Respecto de las áreas con protección oficial como sectores de Palmares y Santuario en el sector Las Dunas, la graficación de las zonas de protección dispuestas en el plano del Premval no son coincidentes con las graficadas previamente en el plano de restricciones del P.R.C."

## II Vialidad:

En lo medular la asesoría urbana da cuenta que realizada la comparación entre la vialidad estructurante del P.R.C. (actualización año 2012) respecto de la vialidad estructurante graficada y dispuesta en el plano y ordenanza del Premval, se encontraron diferencias que detalla en una tabla y plano comparativo adjuntado con su oficio, las cuales recaen en los siguientes aspectos, según se transcribe enseguida:

- a) "Respecto de la superposición puramente grafica con el fin de verificar la coincidencia de los trazados dispuestos en ambos planos se aprecia que existen desajustes y desplazamientos de vías, lo cual es atribuible a la divergencia de escalas de trabajo entre uno y otro IPT."
- b) "Respecto de la nominación de las vías, tramos y anchos señalados en la ordenanza del Premval, se ha realizado la comparación con la tabla del P.R.C. encontrándose diferencias tanto en la cantidad de tramos asociados a una vía en particular y al ancho señalado para dicha vía".
- c) "En relación a las vías proyectadas y ensanches dispuestos por el Premval asociados a declaratorias de utilidad pública por el Art. 59° de la L.G.U.C. se ha realizado la comparación con lo determinado por el PRC encontrándose que los ensanches en ciertos sectores de los trazados no serían posibles porque ha caducado la declaratoria de utilidad pública no pudiéndose volver a declarar. Los tramos de vías con esta problemática se identifican en el plano y tabla adjunta".

"Asociado a lo anterior se da cuenta que la condición de vías existentes, proyectadas o con ensanches dispuestas en la ordenanza del Premval, no es coincidente con lo señalado en la tabla de la vialidad estructurante del PRC la cual es más precisa por lo explicado anteriormente, desplegando en los diferentes tramos esta distinción. En tabla comparativa adjunta se evidencia esta situación".

"En el caso particular de las vialidades proyectadas en el sector sur de la comuna, fundo 7 hermanas, dichas vías no podrían ser graficadas porque también habrían caducado sus declaratorias de utilidad pública. En efecto, en la actualización vialidad de la estructurante del P.R.C. año 2012 dichas vialidades fueron eliminadas por la misma razón antes de aprobarse el IPT".

### III Restricciones:

- a) "La Ordenanza del plan regulador local dispuso en su Art. 13 "Áreas de Restricción" N° 13.2 quebradas: "Las fajas de terreno de diversos anchos definidos en el plan intercomunal de Valparaíso y modificaciones posteriores, respecto de las quebradas, las cuales se encuentran graficadas en el plano PR VM-02; efectuada la superposición de planimetría, las zonas de riesgo no coinciden con las fajas previamente graficadas en el plano de restricciones del PRC y una gran parte de las fajas de restricción del PRC, no tienen una zona de riesgo por pendientes asociada"
  - b) En este caso particular, el IPT local no consideró la aplicación del Art. 2.1.17 de la OGUC, optando por aplicar la norma incluida en el PIV respecto de las quebradas (Art. 36 de la ordenanza del PIV), citando dicha normativa que prohíbe el emplazamiento de edificaciones en quebradas, sin embargo con la aprobación del Premval, la condición restrictiva dispuesta por el PRC quedaría en entredicho, al derogarse la normativa del PIV por la entrada en vigencia del Premval."
- 2) La consulta ingresada por la Dirección de Obras Municipales vía e mail del 12-8-14, complementaria a la de la Asesoría Urbana, requiriendo interpretación sobre las siguientes situaciones:
- a) Vías determinadas por Premval como existente, con ancho mayor al existente en terreno (Von Schroeders-Quillota-5 Oriente-Borgoño-Santa Luisa-Vicuña Mackenna-Agua Santa)
  - b) Vías determinadas por Premval como existente, con ancho menor al existente en terreno (1 Norte-Camino Internacional-Vía Las Palmas-Edmundo Eluchans)
  - c) Vías determinadas por Premval como existente, y no existen en terreno (5 Oriente entre Álvarez y Viana-5 Oriente entre Limache y Arlegui-Prolongación Alvares entre nudo troncal sur y vía las palmas)
  - d) Vías determinadas por Premval con ancho que incluye propiedades particulares de por medio (Par Álvarez-Viana-5 Oriente entre Álvarez y Viana)

- e) Vías proyectada por Premval sobre vías existentes (Camino Internacional-Licanray)
  - f) Vías con aplicación del art. 59
  - g) Vías existentes que fueron del Piv, Premval las repone con un ancho mayor al existente en terreno y la clasifica como existente ¿implica declaratoria? (Avda. Borgoño-Santa Luisa-Vicuña Mackenna). Tales vías, cambiaron su clasificación en seccional vialidad estructurante de la comuna, quedando con sus anchos existentes, sin utilidad pública.
  - h) Vías proyectadas por seccional sector sur de la comuna, que se eliminaron y Premval repone con una pequeña variación de trazado en determinado tramo.
  - i) Otra materia:  
  
Vías proyectadas: ¿quién determina trazado? O bien ¿cómo se indica la situación en los CIP?
- 3) Lo dispuesto en los artículos 15, 17, 18, 22, 24, 29 y 34 relativos a la zonificación, los artículos 8, 45, 46, 47, relativos al área de riesgo, 49 relativo a áreas de protección, 50 y 51 relativos a parques y áreas verdes de nivel intercomunal y los artículos 54 y 55 relativos a la vialidad estructurante intercomunal, todos de la ordenanza del referido Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso, y lo graficado en los planos respectivos, que forman parte integrante del instrumento.
- 4) La necesidad de aclarar el sentido de las normas transcritas en los numerales 1 y 2 precedentes.

### **RESOLUCION:**

- 1) Establécese la siguiente interpretación respecto de las materias en consulta, detalladas en los Considerando de la presente resolución, conforme se dispone enseguida:

A) Con respecto a las consultas de la Asesoría Urbana Municipal:

**Punto I Zonificación, letra a)**

Tratándose de desajustes entre el límite de las zonas de extensión urbana establecidas en el Premval y el límite del área urbana establecida en el PRC, correspondientes a separaciones o superposiciones, los polígonos deberán ajustarse considerando el límite del área urbana, dado que dicho límite no fue alterado por el Premval, debiendo coincidir con el mismo.

**Punto I Zonificación, letra b)**

Respecto de la definición de los polígonos correspondientes a las AP1 ubicadas en la comuna de Viña del Mar, esto es, Santuario de la Naturaleza Campo Dunar de la punta de Concón, Comuna de Concón, D.S. N°45 de fecha 26.12.2012, D.O del 04.01.2013, protege 30 hectáreas y Santuario de la Naturaleza Palmares de El Salto, Comuna de Viña del Mar. D.E N° 805 del 4 agosto 1998 protege 328 hectáreas, prevalece por sobre lo



graficado en Plano Premval, la definición que para dichos efectos estableció cada decreto supremo a través de los planos correspondientes, toda vez que el Premval se limita a reconocer dichas áreas de conformidad a la legislación vigente.

**Punto II Vialidad Estructurante, letra a)**

Ante la existencia de desajustes o desplazamientos de las vías, corresponderá ajustar los trazados a la realidad existente en terreno, considerando además que la columna observaciones del cuadro de vialidad contenida en el artículo 55° de la Ordenanza del Premval, identifica el nombre de la vía que se regula.

Asimismo, cabe indicar lo que sigue respecto a observaciones puntuales sobre el cuadro adjuntado por la asesoría urbana:

- VT 19v: Corresponde a la colectora 6.1 hasta la C.2.1.15 (Subida Alessandri); revisar cuadro.
- VT 11v : corresponde a VT 11bv; corregir cuadro
- VT 15 v : Debe rectificarse asimilación; comprende los tramos de vialidad de servicio 27.1 (Angamos), 27.2 (General Lagos), 27.5 y 27.6 (Av. Edmundo Eluchans), (hacia el oriente), en par con Bellavista, Borgoño y Santa Luisa (hacia el poniente)

**Punto II Vialidad Estructurante, letra b)**

En lo que respecta a la nominación de vías, tramos y anchos señalados en el artículo 55° de la Ordenanza del Premval, las que en algunos casos difieren de lo establecido para las mismas vías en el Plan Regulador Comunal de Viña del Mar, es del caso señalar que conforme lo establece el artículo 38° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, las disposiciones de los Planes Reguladores Intercomunales, que constituyan alteraciones a las disposiciones de los Planes Reguladores Comunales existentes, se entenderán automáticamente incorporadas a éstos como modificaciones. En este sentido, es dable concluir que las disposiciones que el PRC haya establecido sobre las mismas vías que el Premval, deben entenderse tácitamente derogadas, incorporándose las disposiciones del Premval de manera automática como modificaciones.

**Punto II Vialidad Estructurante, letra c)**

Respecto a las materias planteadas en este punto se han sintetizado los casos teniendo en cuenta la tabla comparativa con observaciones adjuntadas, vertiéndose nuestra respectiva interpretación técnica:

Situaciones detectadas	Vías implicadas (a modo ilustrativo)	Interpretación Seremi
A) Vías en que el Premval mantiene o eleva la categoría dispuesta en el Plan Regulador Comunal aunque con anchos	VT5v (tramo Reloj de Flores-subida San Luis) y entre plaza Sucre y Agua Santa; VT 3v, VT 11bv, VE 6v, VT 11av,	En cuanto a cambios de categoría, trazados y/ o tramos de algunas vías, cabe señalar que conforme lo establece el artículo 38° de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, las disposiciones de los Planes Reguladores Intercomunales, que constituyan

<p>distintos (menores o mayores) a los establecidos en dicho P.R.C. Se presenta además una duda en cuanto a la situación de "par vial" en caso vías Alvares-Viana.</p>	<p>vía Las Palmas VE-7v, VT 7v, VT 2v</p>	<p>alteraciones a las disposiciones de los Planes Reguladores Comunales existentes, se entenderán automáticamente incorporadas a éstos como modificaciones. En este sentido, es dable concluir que las disposiciones que el PRC haya establecido sobre las mismas vías que el Premval, deben entenderse tácitamente derogadas, incorporándose las disposiciones del Premval de manera automática como modificaciones.</p> <p>Debe tenerse en cuenta que la estructura vial que ha dispuesto el Premval es de nivel intercomunal metropolitano y como tal viene a establecer las normas relativas a las interconexiones viales y jerarquías en el contexto de la estructura del sistema de la vialidad estructurante a nivel intercomunal, y por lo tanto no busca ni tiene por objetivo precisar el nivel de detalle de rango comunal que compete fijarlo al P.R.C. <u>dentro de su ámbito de competencia</u>, conforme a lo dispuesto por la legislación vigente.</p> <p>Referente a la observación relacionada con los anchos viales, cuando las vías normadas por el P.R.C. y el Premval sean coincidentes, cabe observar que en general tanto el ancho dispuesto por el P.R.C. como en el Premval cumplen con los mínimos dispuestos por la O.G.U.C. o en su defecto las vías han sido asimiladas conforme al Art. 2.3.1 de la O.G.U.C., <u>debiendo, en cualquier caso, estarse a lo dispuesto por el Premval en virtud de lo dispuesto en el artículo 38° de la LGUC.</u></p> <p>Ahora bien, referente a lo requerido en cuanto a precisar si algunos tramos constituyen pares viales (caso Alvares- Viana), debe aplicarse la interpretación ya vertida por esta Seremi en respuesta a los Ords. 20 y 18 de 2012 de la Asesoría Urbana emitida mediante nuestros Ords. 2850 del 28-12-12 y 362 del 12-2-13.</p>
--	---	--

<p><b>B)</b> Casos en que el ancho existente no es coincidente entre ambos instrumentos, en el sentido que el P.R.C. ha fijado "anchos variables" o mensuras que difieren con lo determinado en el Premval, en cuanto a los tramos y anchos entre líneas oficiales.</p> <p>Asimismo esa A.U. da cuenta de casos en que el Premval ha descrito tramos "propuestos" que serían existentes según el P.R.C.</p>	<p>Vía VT3v tramo entre Pza. Sucre- Quillota, VT11bv, VT 8v</p>	<p>En estas situaciones el Premval ha fijado los anchos viales propendiendo a reconocer la situación existente, que en el caso que dichos anchos resultaren menores que lo dispuesto por la O.G.U.C., ha asimilado a vialidad troncal en función de sus prerrogativas conferidas por la misma ordenanza.</p> <p>Respecto de vías estructurantes intercomunales que el Premval haya reconocido como "existentes" y cuya declaratoria de utilidad pública anteriormente establecidas hayan expirado por imperio del Art. 59 de la L.G.U.C., (Viana – Alvares, Camino Internacional, Troncal Sur), esta Seremi interpreta que deberá estarse a la situación existente que presenta la vía, aun cuando haya discordancia con la mensura relevada en el PRC, toda vez que estas vías no podrían entenderse afectas a una nueva declaratoria de utilidad pública conforme al referido Art. 59.</p> <p>Asimismo cuando el Premval ha reconocido para dichas vías su estado de "existentes" no reportándolas en consecuencia entre las vías afectas a ensanches o aperturas, nuestra interpretación <u>es que debe reconocerse el ancho que realmente existe</u>, ya que el hecho de haberlas normado de este modo implica una clara voluntad de planificación en el sentido de no generar declaratorias de utilidad pública en dichas vías, validando y manteniendo su estado como vialidad pública existente, aun cuando las mensuras indicadas en el cuadro de vialidad del I.P.T. hayan consignado anchos que puedan diferir de la realidad o con los declarados en el P.R.C.</p> <p>En lo relativo a algunos tramos identificados como propuestos en el Premval y que el P.R.C. los reconoce como "existentes" (caso VT-47v), por tratarse de situaciones especiales excepcionales debiera realizarse un análisis e interpretación específica a fin de determinar posible ensanche o</p>
---	---	---

		<p>aperturas que afectarían al tramo en cuestión, por aplicación de la normativa vial de nivel intercomunal, que debe prevalecer.</p>
<p><b>C)</b> Corresponde a vías que a juicio de la Asesoría Urbana el Premval habría gravado nuevamente, habiendo sido gravadas anteriormente con declaratoria de utilidad pública, la que se encontraría expirada, lo que contravendría lo dispuesto por el Art. 59 de la L.G.U.C.</p>	<p>VT 47v, 46v, y 20v (vías del sector sur de la comuna proyectadas en seccional 7 hermanas aprobado en el año 2000)</p>	<p>En cuanto a los trazados viales dispuestos en la modificación al Plan Intercomunal en el sector Sur de la comuna (D.O. del 3-6-2000) observados por la Asesoría Urbana, e incorporados posteriormente al P.R.C. del año 2002, realizada una comparación entre la vialidad del Premval y la del P.R.C. en referencia pudo advertirse que los trazados no son los mismos, cambiando la geometría y emplazamiento de las vías, por lo que no se daría la situación de "doble gravamen" estimada por la Asesoría Urbana municipal, teniendo presente el Art. 59° de la L.G.U.y C.</p> <p>Respecto a la situación de un tramo de la vía VT 47v (circuito del Agua) que habría sido gravado nuevamente por el Premval, según estima la A.U. e indica en el plano adjuntado, revisada la planimetría asociada esta Seremi interpreta que el tramo gravado por el Premval no corresponde exactamente al mismo trazado que se gravó anteriormente y que se encontraría caducado; sin embargo esta situación deberá corroborarse mediante un análisis más detallado de la situación con apoyo topográfico y cartográfico de mayor detalle a fin de precisar el tema.</p>
<p><b>D)</b> Se observa que el Premval habría propuesto nuevos trazados en áreas rurales.</p>	<p>Parte vía 13-v sector suroriente villa Rukan</p>	<p>Al respecto cabe señalar que el Premval en su condición de Plan Regulador Intercomunal y de conformidad a lo dispuesto en el artículo 59° de la LGUC no puede establecer declaratorias de utilidad pública fuera del área urbana (que comprende el área urbana consolidada y el área de extensión urbana).</p> <p>El nuevo trazado vial a que se refiere la A.U., se encuentra localizado en un sector del área de extensión urbana ZEU- 9 Santa Julia Oriente, por lo que no hay impedimento en fijar dicho trazado (Art. 2.1.7 O.G.U.C.), existiendo otros</p>

		en similar condición, que no se internan en el área rural. Ahora bien de encontrarse algún tramo del trazado en estado "existente" deberá aplicarse lo indicado en la interpretación descrita en la anterior letra B (párrafo final), respecto de estas situaciones mixtas que pudiesen requerir una precisión.
--	--	---

**Punto III Restricciones, letras a) y b)**

Sobre esta materia cabe señalar que con la incorporación al Plan Regulador Comunal vigente (año 2002) de las disposiciones del anterior Plan Intercomunal de Valparaíso (PIV), y su posterior modificación respecto de las restricciones en quebradas, las normativas pasaron a formar parte del instrumento de planificación urbana de rango comunal, por lo tanto, y en armonía con el criterio de la C.G.R. vertido en el Dictamen N° 004813 del 3-9-09, no fueron derogadas por el Premval, el que sin embargo, en el ámbito de su competencia, reguló aquellas de nivel intercomunal, relativas a las Áreas de Riesgo de origen natural, normadas en el Art. 45 y 46 de su ordenanza.

En consonancia con lo expuesto precedentemente esta Seremi interpreta que el Municipio deberá continuar aplicando aquellas normas sobre áreas de restricción ya incorporadas al PRC (Artículo 13 de su Ordenanza), aun cuando remitan al P.I.V. de 1965 y sus modificaciones.

Asimismo interpretamos que deberá darse aplicación, copulativamente, a las disposiciones de rango intercomunal dispuestas por el Premval, antes aludidas, y en aquellos casos en que se superpongan a algunas fajas (fondos de quebradas) identificadas en el actual P.R.C. (plano de Restricciones), corresponderá aplicar lo dispuesto en el Premval, en virtud de lo dispuesto en el artículo 38° de la LGUC.

B) Referente a las consultas de la Dirección de Obras Municipales:

B.1 Interpretación consulta letras a) y b) :

“Deberá estarse a lo indicado en la letra B del cuadro de respuestas a la Asesoría Urbana, en el sentido que cuando el Premval ha reconocido para dichas vías su estado de “existentes” no reportándolas en consecuencia entre las vías afectas a ensanches o aperturas, nuestra interpretación es que debe reconocerse el ancho que realmente existe, ya que el hecho de haberlas normado de este modo implica una clara voluntad de planificación en el sentido de no generar declaratorias de U.P. en dichas vías, validando y manteniendo su estado como vialidad pública existente, aun cuando las mensuras indicadas en el cuadro de vialidad del I.P.T. hayan consignado anchos que puedan diferir de la realidad o con los declarados en el P.R.C.”

B.2 Interpretación consulta indicada en la letra c):

“ En estos casos interpretamos que deberá estarse al trazado graficado en el plano del Premval aun cuando la vía no estuviere completamente materializada, (es decir no fuere “existente”), toda vez que dichas vías y sus

respectivos tramos forman parte del sistema vial estructurante de rango intercomunal plasmando en el Premval cuya planimetría refleja la voluntad del planificador en establecer dicha red vial urbana, y la discordancia reportada por la D.O.M. respecto del estado consignado en el cuadro respectivo podría deberse a una imprecisión, en subsidio de lo cual debe estarse al plano que forma parte integrante del Premval". "En el evento que el inmueble haya tenido alguna declaratoria de utilidad pública anterior ya expirada, deberá estarse a las disposiciones del Art. 59 de la L.G.U.C. en orden a evaluar la procedencia de volver a gravar el predio destinado a vialidad".

La D.O.M. menciona la situación de las siguientes vías, en relación a las cuales interpretamos lo que se señala enseguida:

- 5 Oriente entre Alvares y Viana y 5 Oriente entre Limache y Arlegui:

El cuanto al primer tramo (Alvares y Viana) que cruzaría por terrenos de E.F.E. este queda sujeto a D.U.P. por aplicación del Art. 59 de la L.G.U.C.

En cuanto al tramo entre Limache y Arlegui, es existente en su mayor parte (Pje. Ruiz) afectando solo al predio (privado) actual bomba "Copec" el que igualmente quedaría gravado con D.U.P. en el evento que no haya expirado alguna anterior, conforme al Art. 59º antes citado.

- Prolongación Alvares entre nudo troncal sur y Las Palmas:

Realizada una inspección en terreno con fecha 14-8-14 y revisada la normativa del Premval, esta Seremi no aprecia inconsistencia, relevándose que:

Vía VT-11av; tramo que forma parte del Troncal Sur entre conexión Las Palmas y VT -11bv; estado: existente

Vía VT-11bv corresponde a prolongación de calle Limache, que finaliza en la VE 7v (Las Palmas); estado: existente.

Al respecto cabe interpretar que la descripción contenida en la columna "observaciones" del cuadro de vialidad del Premval cuando se refiere al "Par Limache-Alvares) debe precisarse en el sentido que el tramo entre la conexión 5 Oriente (VT-3v) y empalme de calle Limache corresponde a Viana- Alvares y su continuación hacia el suroriente corresponde a Limache-Alvares que finaliza en la rotonda de acceso al Troncal Sur (VE -6v), prolongándose en la misma dirección como calle Limache (existente) hasta la VE -7v Las Palmas. El ancho de 40 m. que reconoce el Premval para este tramo, es superior al existente, debiendo aplicarse la interpretación detallada en el punto II letra B frente a esta situación.

En cuanto al trazado prolongación de Alvares hacia el suroriente de la rotonda de inicio del Troncal Sur (acceso colegio alemán e industrias al sur de la línea férrea), interpretamos que no corresponde a una vía intercomunal, y tampoco podría quedar gravado con DUP pues al tenor de lo señalado en el cuadro acompañado por la Asesoría Urbana, dicho trazado tuvo D.U.P. la que expiró, habiéndose fijado por el Municipio la norma urbanística, en el contexto del Art. 59 de la LGUC.

B.3 Interpretación consulta indicada en la letra d):

Nuestra interpretación en el caso señalado por la D.O.M. es que las propiedades particulares afectadas por el ensanche quedan sujetas a declaratoria de utilidad pública debiendo ajustarse a lo dispuesto por el Art. 59 de la L.G.U.C.

B.4 Interpretación consulta indicada en la letra e):

Al coincidir el trazado de la vía proyectada con alguna vía existente, nuestra interpretación es que el emplazamiento del trazado proyectado por el Premval debe ajustarse en función de la vía existente, sin perjuicio de lo cual deberá evaluarse la pertinencia que dicha vía materializada quede sujeta a algún ensanche o apertura en algún tramo, por aplicación de la normativa urbanística sobre vialidad dispuesta en dicho Plan Intercomunal.

B.5 Interpretación consulta indicada en la letra f):

Al respecto interpretamos que cualquier intervención en dichas vías en lo relativo a sus declaratorias de utilidad pública deberá ceñirse a lo establecido en el Artículo 59° del DFL 458-75 impetrado por la Asesoría Urbana, sin perjuicio de lo cual deberá evaluarse cuidadosamente la situación de la vía respectiva, en orden a determinar si el trazado propuesto por el Premval implica o no una nueva declaratoria que podría contraponerse al referido Art. 59. Dado que la consulta no reporta algún caso específico a evaluar, no podemos emitir una interpretación más precisa, la que podrá emitirse de contar con los antecedentes necesarios.

B.6 Interpretación consulta indicada en la letra g):

Debe estarse a la interpretación vertida en la letra B1 anterior en cuanto a que debe reconocerse el ancho que realmente existe, ya que el hecho que el Premval las haya normado de este modo implica una clara voluntad de planificación en el sentido de no generar declaratorias de utilidad pública en dichas vías, validando y manteniendo su estado como vialidad pública existente, aun cuando las mensuras indicadas en el cuadro de vialidad del I.P.T. hayan consignado anchos que puedan diferir de la realidad.

B.7 Interpretación consulta indicada en la letra h):

"Deberá estarse a lo indicado en la letra C del cuadro de respuestas a la Asesoría Urbana Municipal.

B.8 Interpretación consulta indicada en la letra i):

El trazado de las vías propuestas queda determinado por el IPT conforme a lo establecido en sus planos y ordenanza respectiva. Al respecto cabe señalar que los archivos digitales de los referidos planos fueron remitidos a la Asesoría Urbana de ese Municipio.

Ahora bien, como la escala grafica de los planos del Premval dado su nivel intercomunal es de poco detalle (esc. 1:50.000), la precisión de los trazados propuestos, en el evento que no se confeccione un "plano seccional" para fijarlos con mayor exactitud (Art. 2.1.14 de la OGUC), pueden precisarse a



través de los estudios de prefactibilidad y/o de ingeniería de detalle, en los cuales debiera relevarse entre otros aspectos, la configuración topográfica del lugar, emplazamiento definitivo de la vía, su desarrollo geométrico, perfiles, tramos etc.

ANOTESE, COMUNIQUESE, CUMPLASE



**MAURICIO CANDIA LLANCAS**  
**Secretario Regional Ministerial**  
**Vivienda y Urbanismo Región de Valparaíso**

KCF/MPR/ABM/HVD

DISTRIBUCIÓN:

Asesoría Urbana Municipalidad de Viña del Mar  
Dirección de Obras Municipales de Viña del mar  
Profesional Encargado  
Archivo DU (Expediente Interpretación PREMVAL)  
Oficinas de Partes