

**Plan de Regeneración del Frente Costero Urbano de Valparaíso**

Plan de Intervención Urbana - Magíster en Planificación Urbana -

Profesor Guía: Pablo Guzmán  
Alumna: Carolina Peñaloza Pinto



INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS

---

## Índice

<b>1. PRESENTACIÓN.....</b>	<b>2</b>
<b>2. PROBLEMATIZACIÓN.....</b>	<b>2</b>
2.1. Contexto.....	2
2.2. Justificación de la necesidad del plan.....	3
2.3. Objetivo General del plan.....	4
2.4. Aproximación y selección del área de estudio.....	4
<b>3. MARCO CONCEPTUAL.....</b>	<b>5</b>
3.1. Revisión de conceptos clave que sustentan el plan, regeneración urbana, espacios degradados y complejidad urbana como estrategia de intervención.....	5
3.2. Principios y referentes (casos observados).....	7
Modelo operativo:.....	8
<b>4. DIAGNÓSTICO PROSPECTIVO.....</b>	<b>10</b>
4.1. Análisis sistémico del área de intervención.....	10
4.2. Diagnóstico integrado.....	15
4.3. Factores Críticos de Decisión (FDC).....	17
<b>5. IMAGEN OBJETIVO.....</b>	<b>18</b>
5.1. Visión de desarrollo.....	18
5.2. Objetivos que busca alcanzar el plan.....	18
5.3. Principales Componentes de la Imagen Objetivo.....	18
5.4. Alternativas de desarrollo Imagen Objetivo Plan de Regeneración del FCU de Valparaíso.....	19
5.5. Evaluación y Selección de Alternativa.....	19
<b>6. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA.....</b>	<b>20</b>
6.1. Objetivos, Lineamientos de intervención y Cartera de iniciativas.....	21
6.2. Priorización.....	21
6.3. Programación.....	21
6.4. Modelo de Gestión.....	22
6.5. Mapa de iniciativas y Plan Maestro.....	22
6.6. Fichas de proyectos prioritarios.....	24
<b>7. CONCLUSIONES.....</b>	<b>27</b>
<b>8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>28</b>
<b>9. ANEXOS.....</b>	<b>29</b>
ANEXO 1/ F O D A.....	29
ANEXO 2/ MATRIZ TOWS.....	30
ANEXO 3/ MATRIZ DE PRIORIZACIÓN DE INICIATIVAS.....	31

## 1. PRESENTACIÓN

El presente Proyecto de Intervención Urbana (PIU) busca estudiar y plantear una propuesta de planificación integrada a uno de los diversos conflictos urbanos que vive hoy la ciudad de Valparaíso, Chile. Se trata de un proceso en curso, de deterioro y abandono que impacta en la calidad de vida de sus habitantes y en su capacidad de proyectar cambios a partir de los propios atributos y oportunidades. El objetivo principal es proponer un plan maestro que pueda fomentar acciones que reviertan el deterioro, reactiven la economía local, protejan efectivamente el patrimonio en riesgo y dinamicen sectores urbanos con potencial de regeneración. La propuesta se elabora a partir de una metodología de identificación de sus condicionantes (FODA), de identificación de sus factores críticos y temas claves para el planteamiento de una visión de desarrollo que considere sus principales problemas y objetivos para dar respuesta a ellos a través de una cartera integrada de proyectos e iniciativas.

## 2. PROBLEMATIZACIÓN

### 2.1. Contexto

La ciudad de Valparaíso es el núcleo central del Área Metropolitana que lleva su nombre, a la vez que la capital provincial y regional. Desde sus orígenes, Valparaíso ha sido reconocida como una ciudad puerto, establecida con una función portuaria y de intercambio de relevancia nacional. Su desarrollo como principal puerto comercial de Chile desempeñó un papel fundamental en la formación de la República y, a nivel local, moldeó su carácter urbano y cultural.

En el contexto comunal, La ciudad de Valparaíso, es una de las tres localidades urbanas, concentrando en ella la totalidad de los principales servicios de escala comunal y regional. Es aquí donde se localiza también la principal infraestructura portuaria, en cuyo frente se sitúa la ciudad -puerto, con un frente altamente dinámico y con gran carga histórica.

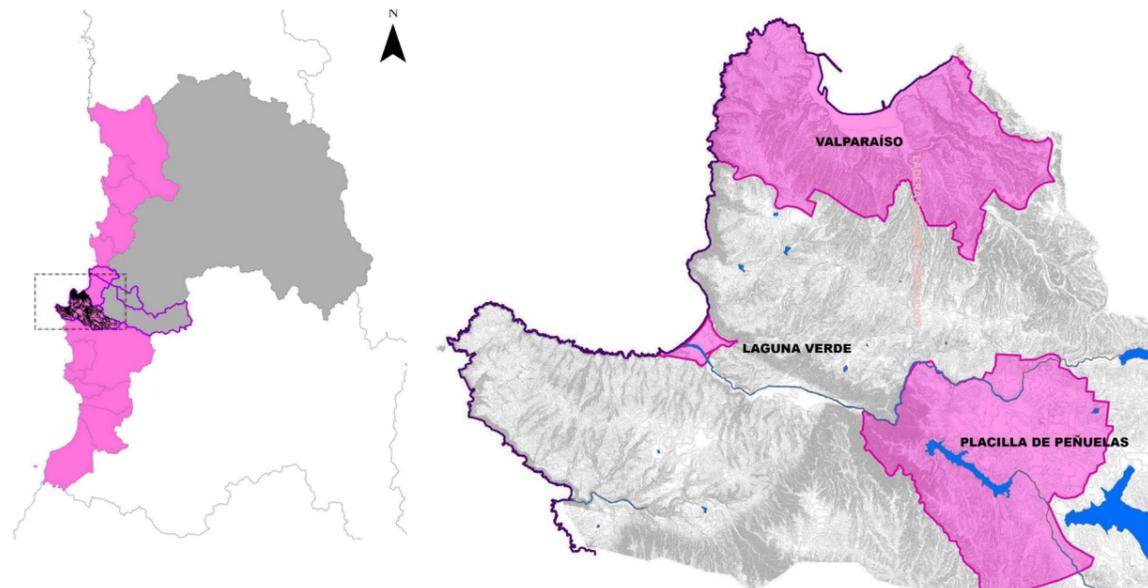


Fig. 1: Localización en contexto regional y comunal  
Fuente: Elaboración propia

Este legado tiene -aún hoy- una fuerte expresión física y social, razón por la cual fue reconocida internacionalmente en 2003, con la inscripción voluntaria por parte del Estado de Chile, de 23 hectáreas, en la Lista de Sitios del Patrimonio Mundial de la UNESCO y en cuya definición de Valor Universal Excepcional *es un testimonio excepcional de la fase temprana de globalización de avanzado el siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa del Pacífico de Sudamérica*. Entre los principales atributos destacados señala la traza urbana y la arquitectura, condicionantes esenciales de la configuración urbana visible hasta hoy. Por otra parte, la declaratoria, más allá del polígono propuesto, reconoce dos formas de crecimiento del "plan de la ciudad", y resalta aquella que se suma al barrio original La Matriz, como *la ampliación persistente hacia el noreste*, es decir, la generación de nuevo suelo urbanizado en el plano de la ciudad respondió una necesidad de ganar espacio, y hoy, es parte de los principales atributos, presente no sólo dentro del Sitio, sino que a lo largo del borde de contacto con el océano pacífico.

Respecto de esta forma innovadora o artificial de configuración de la traza urbana, es posible verificar que gran parte de ella se conformó como un *borde productivo* a consecuencia de diversas decisiones y por lo tanto la forma urbana es un resultado de sus propias necesidades y actividades productivas (Textido, 2009). Tal sucesión de decisiones proyectuales, es hoy el principal atributo de localización.

Actualmente, a 21 años de tal reconocimiento, pareciera no existir total conciencia sobre el valor de la hazaña de urbanizar terrenos de playa, para dar origen a la ciudad oceánica que tiene una relación indisoluble con su borde, que es por lo tanto, parte de la excepcionalidad que debe ser resguardada, conservada y potenciada para futuras generaciones, ya no sólo locales, sino que en el contexto global.

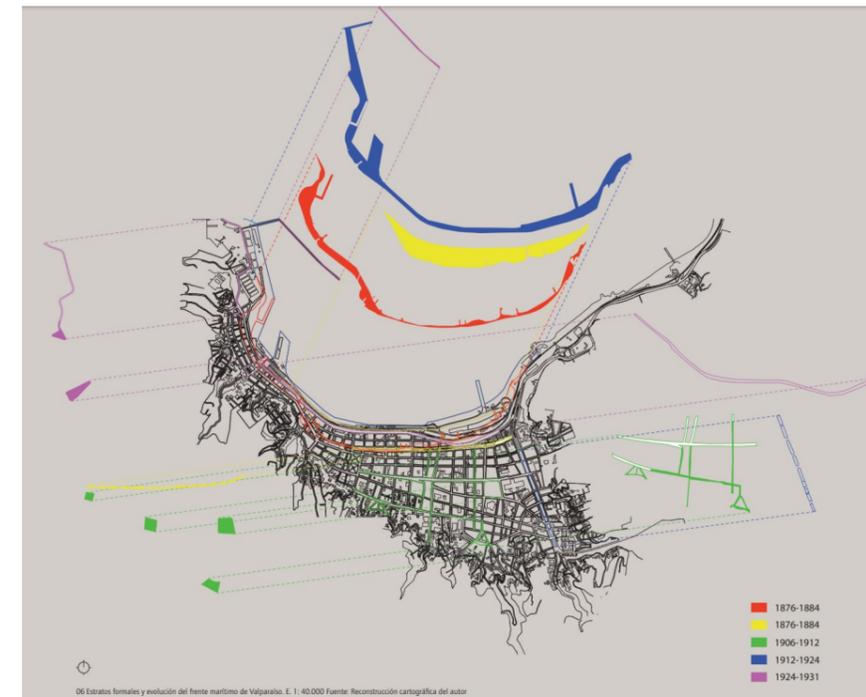


Fig.2: Estratos formales y evolución del frente marítimo de Valparaíso  
Fuente: Textido, Alberto. Extraído de Revista ARQ 73, pág. 73

Por otra parte, esta forma de vinculación entre puerto y ciudad, ha sido abordada en innumerables discusiones, debates, ideas, proyectos, en definitiva, es un elemento tratado en la historia contemporánea y existe hoy en la agenda pública. Sin embargo, existe una gran contradicción, a todas luces problemática, surgida del valioso acto

de conocer y reconocer a fondo los atributos y oportunidades que brinda la localización de la rada en su porción urbana, versus la incapacidad de la ciudad –demostrada hasta ahora– para detonar procesos de modernización portuaria adecuada y pertinente, y también para producir recuperación de los espacios degradados de la ciudad (su frente). La recuperación urbana debe avanzar sin esperar más, debido a la gran brecha que se debe cubrir, es una urgencia que demanda el reconocimiento del espacio de borde entre puerto y ciudad como un “umbral” de integración entre el espacio hoy conocido como “frente portuario” y “la ciudad” (Alarcón, 2009).

## 2.2. Justificación de la necesidad del plan

Actualmente, Valparaíso enfrenta un avanzado proceso de obsolescencia urbana, especialmente evidente en el sector “plan de la ciudad”, que comprende principalmente los barrios Almendral y Puerto. Este sector, caracterizado por su superficie plana, alberga el centro financiero, los principales servicios, un emergente polo de equipamiento universitario y constituye el núcleo de la vida cívica tanto para los residentes como para los visitantes. Además, más de un tercio de su superficie está protegida como Zona de Conservación Histórica según el Plan Regulador Comunal vigente, reflejando la importancia de preservar su valioso patrimonio cultural y urbano.

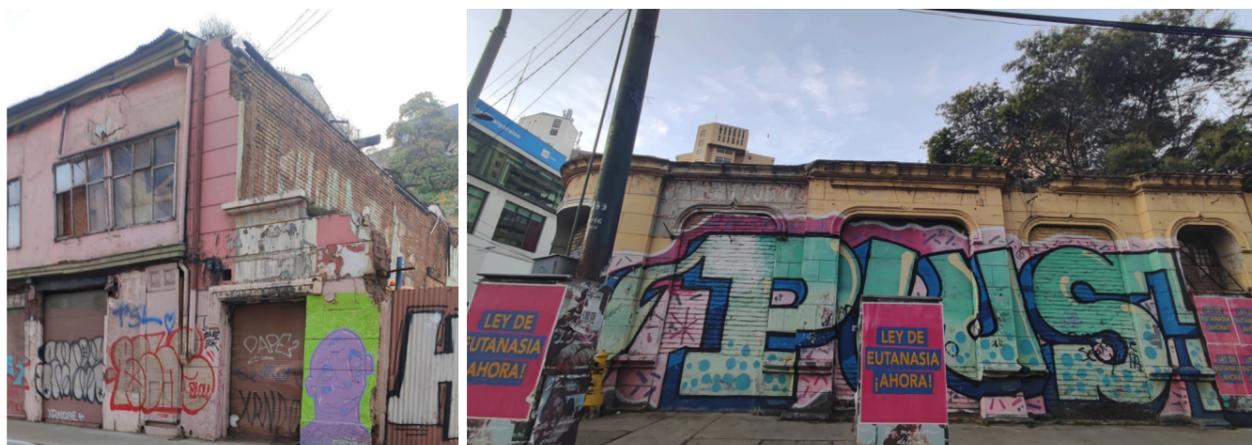


Fig.3: Estado de conservación e imagen urbana en sector barrio puerto y barrio universitario  
Fuente: Elaboración propia

En este tramo esencial de la ciudad se evidencian notorias carencias tanto cuantitativas como cualitativas en infraestructura urbana, espacios públicos y equipamiento de calidad, elementos fundamentales para potenciar sus diversas vocaciones complementarias, como el turismo y el esparcimiento. Asimismo, la falta de planificación estratégica, ha limitado el desarrollo de acciones articuladas que permitan aprovechar sus potencialidades mediante procesos que integren de manera efectiva los roles y funciones existentes.

Socialmente, este deterioro ha generado una percepción de inseguridad y exclusión entre los habitantes, restringiendo las oportunidades de cohesión comunitaria. En el ámbito económico, la obsolescencia se manifiesta en la proliferación de ocupaciones informales en el espacio público, el cierre de numerosos locales comerciales y el éxodo de empresas y oficinas que durante años estuvieron establecidas en la capital regional. La ciudad ha dejado de ser el epicentro de la actividad cívica y comercial, lo que ha resultado en una disminución de la inversión y la generación de empleos, exacerbando su vulnerabilidad frente a los desafíos contemporáneos. Valparaíso enfrenta el reto urgente de revitalizar su tejido urbano y social, recuperando así su

rol protagónico en el desarrollo regional y nacional. Por otra parte, enfrenta también el desafío de actualizar sus instrumentos normativos y su infraestructura portuaria para garantizar competitividad y así, proyectar uno de sus principales roles históricos hacia el futuro.

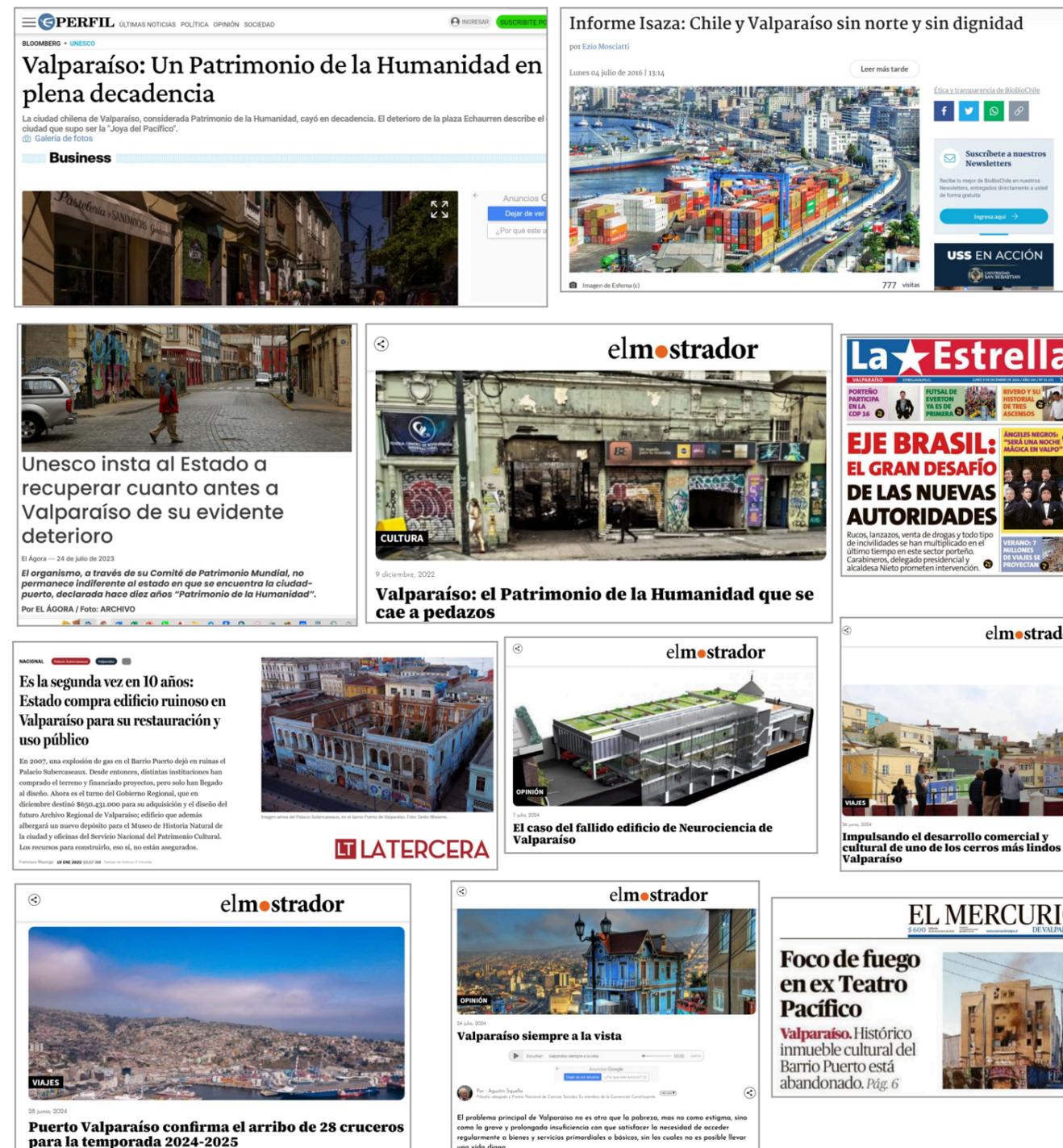


Fig.4: Recortes de prensa local (últimos 8 años) sobre el estado de deterioro de la ciudad y su constante contradicción con la imagen turística  
Fuente: indicadas en cada imagen

Como es evidente, tanto el estado de la ciudad, como los principales desafíos que enfrenta, son amplia y largamente conocidos tanto para autoridades como para ciudadanía, y probablemente se ha vuelto un problema más, tan cotidiano como tedioso y abrumador, no obstante la planificación como práctica, ha estado absolutamente ausente, a pesar de la permanente imagen proyectada sobre los de beneficios e impactos que ha traído en materia de turismo la divulgación, lo cierto es que este impacto es muy acotado a una zona que no alcanza a la mitad del Sitio inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial, es decir, menos de la mitad de aquellas 23 Hás, en un contexto de necesidad y oportunidad de al menos 3.000 Hás.

### 2.3. Objetivo General del plan

El plan en líneas generales, busca promover acciones articuladas orientadas a revertir el deterioro en curso, reactivar la economía local y proteger el patrimonio en riesgo, mediante estrategias que impulsen la regeneración en sectores con alto potencial de impactar positivamente.

### 2.4. Aproximación y selección del área de estudio

De lo anteriormente relatado, es posible sostener que el sector "plan de la ciudad" de Valparaíso contiene atributos con alto potencial para sostener y promover una transformación del proceso de deterioro evidenciado.

"El plan" (entendido para efectos del presente documento, como la denominación común que le otorga la comunidad local para referirse al sector urbano de planicie donde confluyen y se organizan los cerros del anfiteatro de la bahía de Valparaíso), concentra los principales servicios y actividad cívica de la comuna, lo cual significa que tiene potencial de aumentar su capacidad como catalizador de actividad laboral y económica, al menos contiene capacidad instalada para albergar actividades nuevas y otras en decaimiento, lo cual puede provocar cambios positivos.

Entre los principales atributos del este sector plano de la ciudad, destacan:

**CENTRALIDAD** / En relación a la región, y el área metropolitana de Valparaíso, sigue siendo la capital regional y administrativamente es capital cultural y cívica regional.

**ACCESIBILIDAD** / Respecto del sistema de movilidad metropolitana y los modos de acceso, que aunque mejorables, conforman una red de alta conectividad inter escalar, a nivel comunal, conectando con las otras localidades, a nivel metropolitano, a través de la red vial y red de metro, y a nivel interregional, a través de su conexión directa con la Región Metropolitana con el área sur de la región. A su vez, contiene una red de movilidad interna, principalmente peatonal, y cerro - plan (ascensores) prácticamente en desuso, pero con potencial de rehabilitación concreta.

**AUTENTICIDAD** / Respecto de los atributos de emplazamiento, donde destaca su condición de ciudad costera y portuaria, respecto de su valor patrimonial reconocido oficialmente, y de su alto valor histórico, urbano, arquitectónico y cultural.

Estos atributos, presentes en todo "el plan", tienden a concentrarse hacia el área fundacional de la ciudad (puerto).

En una descripción simplificada, el plan de la ciudad está compuesto por al menos dos grandes sectores o "barrios", que son reconocidos e identificados históricamente. El primero, Barrio El Almendral, cuyo límite oriente es más bien difuso, y tiene diversas descripciones, no obstante, existe consenso en diversos autores, que la división es aproximadamente en el sector conocido como Plaza Aníbal Pinto (que a su vez forma parte de la Zona Típica Área Histórica de Valparaíso). Por otra parte, se identifica hacia el norponiente el "Barrio Puerto", cuyo límite sería hasta el sector "Plaza Aduana". En total, su superficie es de 190 Hás, y corresponde a la planicie creada

natural y artificialmente, tal como se puede observar en Fig.2. **Esta planicie, que corresponde al único borde de contacto directo de la vida cívica con el océano pacífico**, está flanqueada por "el pie de cerro" y por los cerros que conforman el "anfiteatro" de Valparaíso.

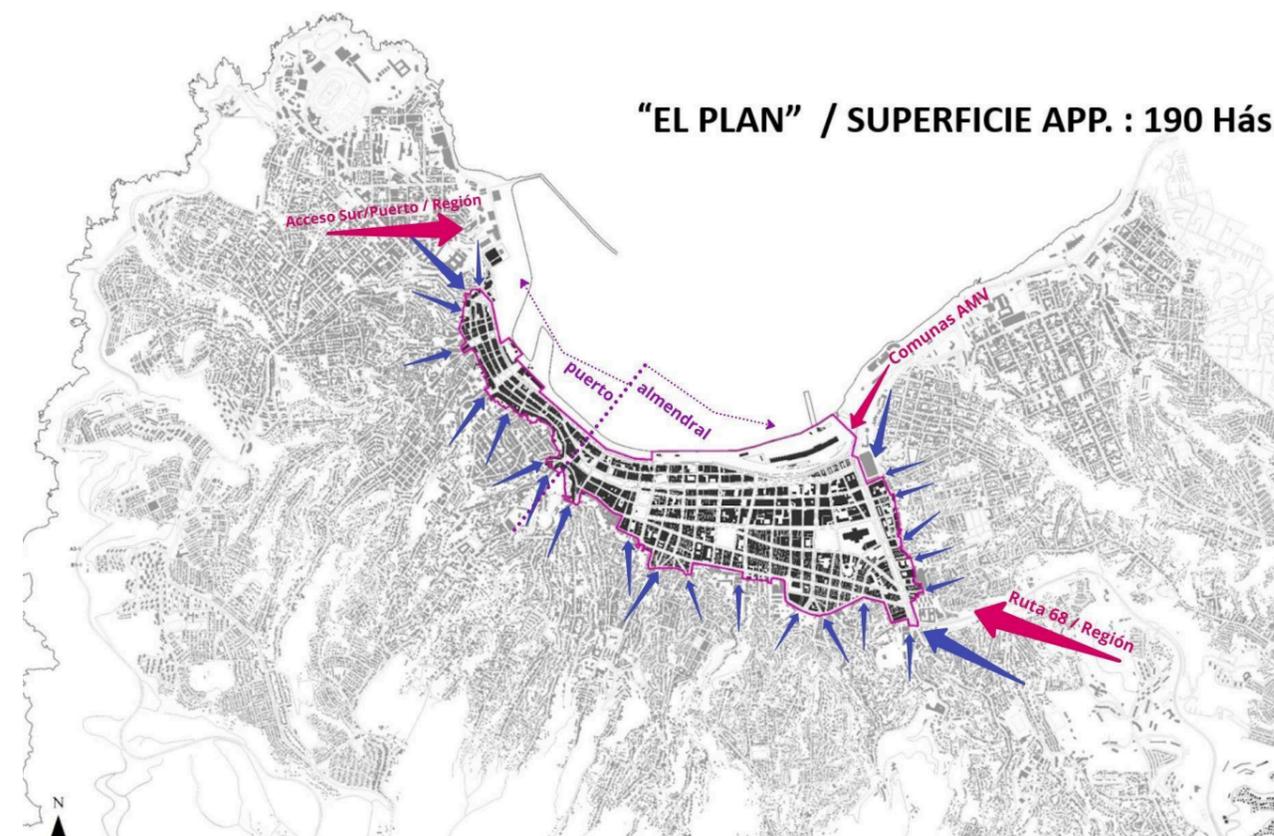


Fig.5: Esquema de composición y relaciones predominantes de accesibilidad al sector denominado plan de la ciudad  
Fuente: elaboración propia

Para seleccionar el área de intervención, se propone identificar una zona dentro "del plan" que aproveche la infraestructura existente, potencie sus características positivas y capitalice las externalidades favorables generadas por proyectos en desarrollo, como la reconversión del paño Barón (Parque Barón). Esta área se plantea como un eje estratégico para promover el desarrollo y la recuperación urbana, con la capacidad de generar sinergias en el resto de la ciudad.

Se plantean 3 criterios para delimitar el área de intervención:

- 1/ CONTACTO CON ATRIBUTO DE SINGULARIDAD (BORDE COSTERO)
- 2/ CONCENTRACIÓN DE DIVERSIDAD DE VOCACIONES
- 3/ POTENCIAL DE EDIFICABILIDAD Y REHABILITACIÓN PATRIMONIAL

En un análisis preliminar, se identifican atributos de cada área que compone "el plan" de la ciudad, reconociendo dos piezas urbanas con capacidades de reconversión, rehabilitación y regeneración, a saber;

- **EL ALMENDRAL**

Con cualidades y características y potencial eminentemente residencial, posibilidad de potenciar el rol habitacional con oferta bien localizada. Aptitud para desarrollar propuesta de repoblamiento a partir de estrategias como densificación equilibrada.

- **EL FRENTE COSTERO URBANO (FCU)**

Sector o pieza urbana, con capacidad de detonar un proceso de reversibilidad del abandono y de cambio de ciclo deteriorante.

En base a la coexistencia de estos 3 criterios, se identifica un área preliminar que posteriormente es ratificada a partir del análisis sistémico. Este tramo de ciudad, se ha denominado para efectos del presente plan de intervención, como Frente Costero Urbano, tiene una superficie total de 86, 2 Hectáreas, y una longitud aproximada de 3,2 Km.

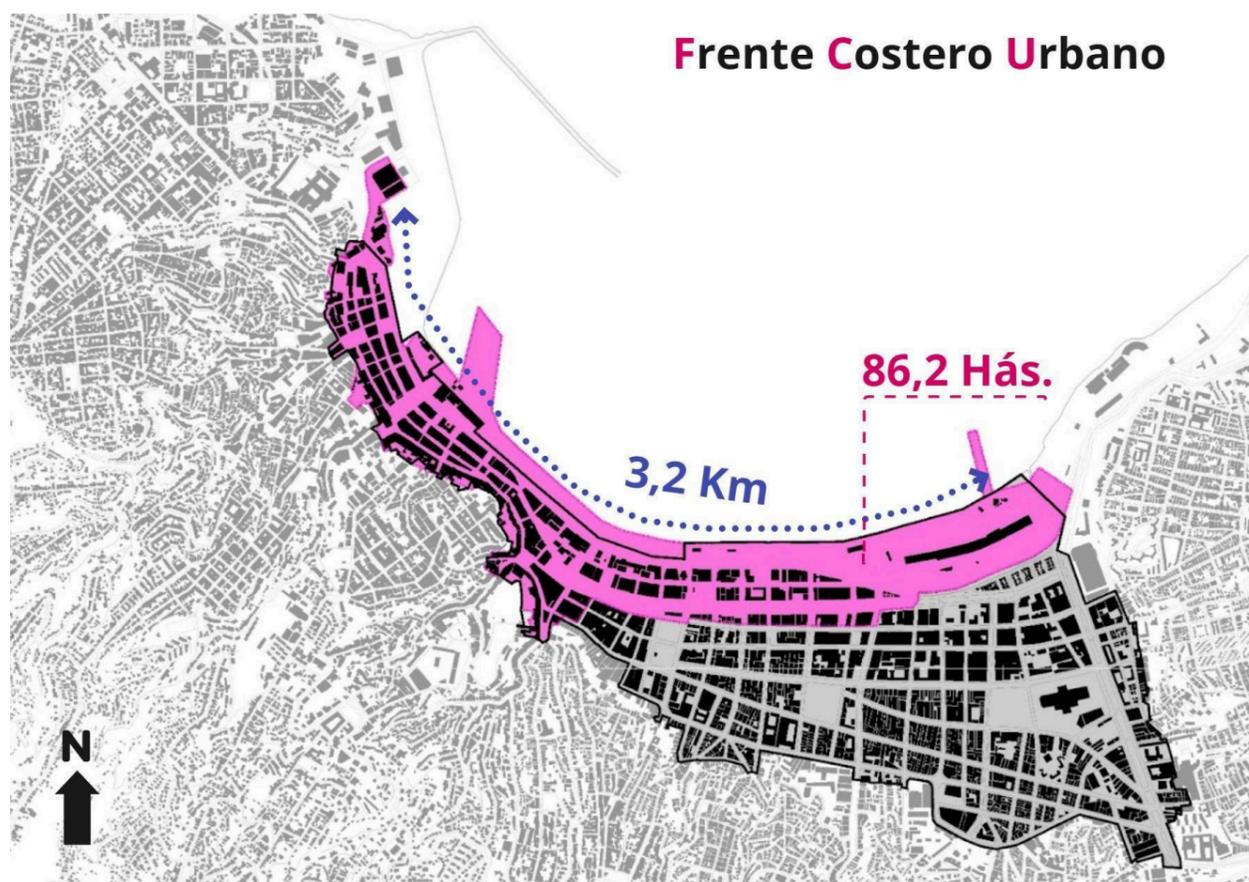


Fig.6: Identificación del FCU como área de intervención  
Fuente: elaboración propia

**3. MARCO CONCEPTUAL**

**3.1. Revisión de conceptos clave que sustentan el plan, regeneración urbana, espacios degradados y complejidad urbana como estrategia de intervención.**

Con el objetivo de establecer un marco de acción para el proyecto de intervención, se han analizado conceptos clave de regeneración urbana utilizados e investigados en diversos contextos. En este capítulo, se presenta una revisión general de dichos conceptos, que constituyen la base de la propuesta.

**3.1.1. Regeneración Urbana**

La regeneración urbana se entiende como un proceso integral y multidimensional que busca revitalizar áreas urbanas deterioradas mediante intervenciones que trascienden la mejora física para incluir aspectos sociales, económicos y ambientales (Roberts et al., 2000). Este enfoque se diferencia de la simple renovación o rehabilitación urbana al priorizar una transformación sostenible que involucre activamente a las comunidades locales en la toma de decisiones y considere la integración de las diversas dimensiones del espacio.

Jane Jacobs, en su obra *The Death and Life of Great American Cities* (1961), destacó la importancia de preservar y revitalizar las comunidades urbanas existentes, subrayando que la regeneración no debe limitarse a la demolición y reconstrucción a gran escala. En cambio, propone aprovechar las dinámicas y los recursos intrínsecos de los barrios a intervenir. Según Jacobs, la diversidad de usos, la densidad poblacional y la interacción social son esenciales para el éxito de estas intervenciones.

Por su parte, Peter Hall (1998), en *Cities in Civilization*, resaltó la relevancia de integrar las dimensiones culturales, económicas y sociales en la regeneración urbana. Hall argumentó que las ciudades exitosas son aquellas capaces de vincular su historia y patrimonio con una visión de futuro que fomente la innovación y la creatividad como motores de transformación.

En el contexto europeo, la regeneración urbana ganó relevancia durante la década de 1980, cuando las políticas urbanas comenzaron a adoptar estrategias integrales para abordar problemas derivados del declive industrial y la exclusión social. Según Turok (2004), la regeneración urbana se basa en "la capacidad de reconfigurar el tejido urbano para responder a las necesidades contemporáneas, integrando las dimensiones económicas, sociales y ambientales".

**3.1.2. Espacios Degradados**

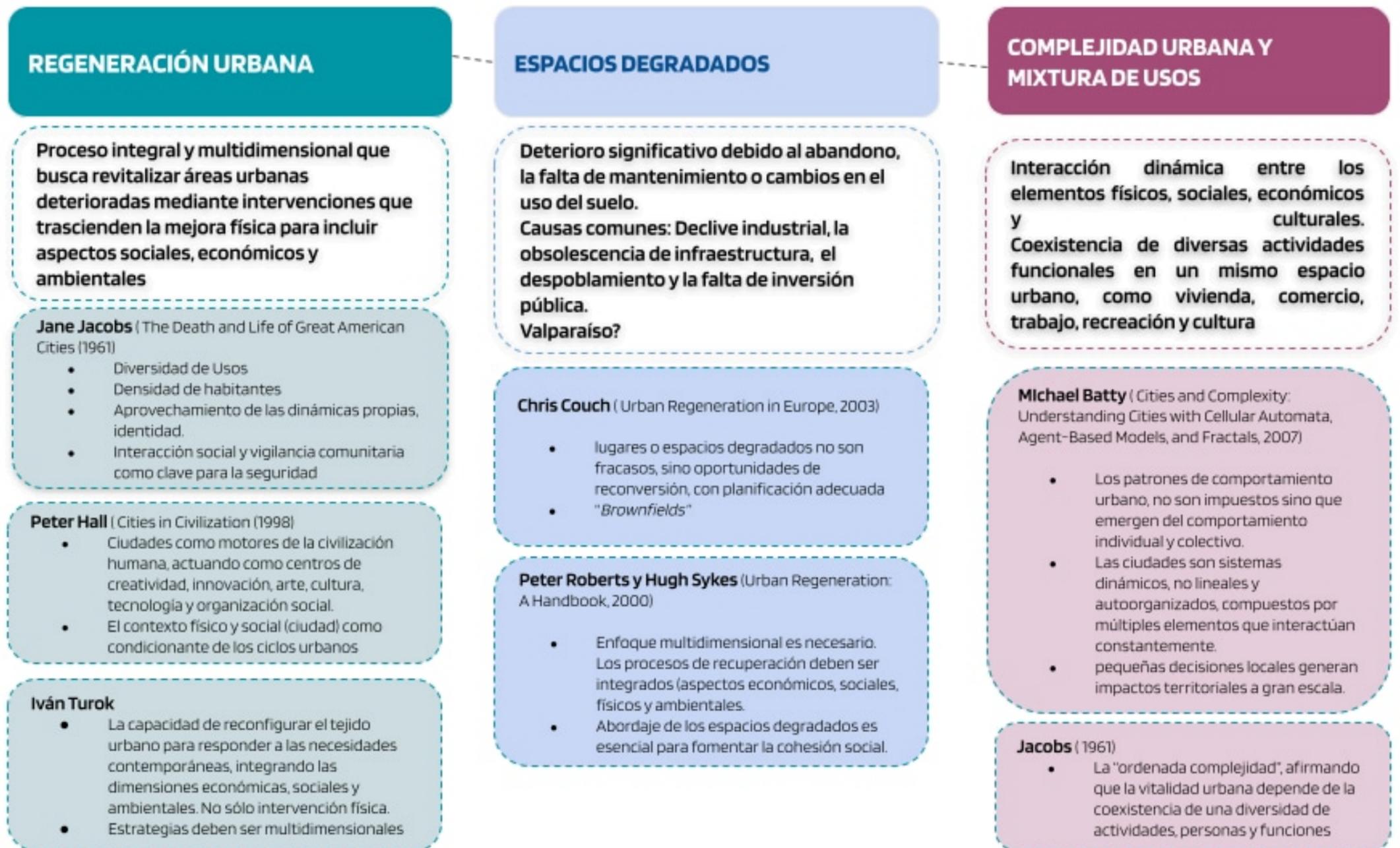
Los espacios degradados son áreas urbanas que han sufrido un deterioro significativo debido al abandono, la falta de mantenimiento o cambios en el uso del suelo. Según Couch et al. (2003), estos espacios se caracterizan por "la pérdida de valor funcional, económico y estético, lo que los convierte en puntos de exclusión dentro de la ciudad".

Las causas de esta degradación son diversas e incluyen el declive industrial, la obsolescencia de infraestructura, el despoblamiento y la falta de inversión pública. Estas áreas suelen ser focos de problemas sociales y económicos, como el desempleo, la inseguridad y la baja calidad de vida, lo que amplifica su desconexión del resto de la ciudad. En ciudades como Valparaíso, estos espacios, aunque mantienen ciertas funciones en el sistema urbano, lo hacen de manera precaria. Roberts y Sykes (2000) subrayan que abordar la problemática de los espacios degradados es esencial para promover la cohesión social y la equidad territorial.

La complejidad urbana se refiere a la interacción dinámica entre los elementos físicos, sociales, económicos y culturales que conforman una ciudad. Según Batty (2007), las ciudades son sistemas complejos adaptativos, caracterizados por relaciones no lineales que generan comportamientos emergentes. Este enfoque implica considerar a los espacios urbanos como sistemas interconectados que evolucionan en respuesta a cambios internos y externos.

Jane Jacobs (1961) destacó la importancia de la "ordenada complejidad", afirmando que la vitalidad urbana depende de la coexistencia de una diversidad de actividades, personas y funciones, así como de la interacción continua entre los diferentes actores y elementos urbanos.

Por otro lado, la mixtura de usos se define como la coexistencia de diversas actividades funcionales en un mismo espacio urbano, como vivienda, comercio, trabajo, recreación y cultura. Según Jacobs (1961), este enfoque "genera calles vibrantes y seguras, fomenta la cohesión social y potencia el dinamismo económico". En contraste con el modelo de zonificación monofuncional, que ha contribuido al aislamiento y la especialización de actividades, la mixtura de usos permite un aprovechamiento más eficiente del espacio urbano, creando entornos más atractivos y sostenibles (Montgomery, 1998).



### 3.1.4. Integración de los enfoques y conceptos clave

La regeneración de espacios degradados se beneficia directamente de los principios de la complejidad urbana y la mixtura de usos. Por un lado, la complejidad urbana proporciona un marco para comprender cómo factores interrelacionados, como la economía, la demografía y la infraestructura, han contribuido al deterioro del área. Por otro lado, la mixtura de usos ofrece herramientas prácticas para revitalizar espacios mediante la integración de funciones que atraigan a diversos grupos sociales y económicos.

Algunos casos de regeneración urbana en Europa y América del Norte han demostrado que **la introducción de actividades mixtas puede revitalizar un área al fomentar un flujo constante de personas y el desarrollo de economías locales** (Montgomery, 1998). Este enfoque integrado permite diseñar intervenciones que no solo mejoren las condiciones físicas, sino que también promuevan la sostenibilidad social y económica a largo plazo.

### 3.2. Principios y referentes (casos observados)

En el marco de la revisión de estrategias y modelos utilizados en contextos similares en otras ciudades del mundo, indudablemente, la diferencia de contextos socio político y económico es fundamental, sin embargo, se considera relevante sintetizar algunos aspectos clave de diversos casos exitosos, entre ellos es posible mencionar un listado importante de ejemplos, que se presentan en la siguiente tabla resumen. Finalmente se seleccionan dos casos en los cuales se profundiza sobre los procesos, principales desafíos y modelos implementados.

Caso	Reseña	Resultados o principales efectos
High Line, Nueva York, Estados Unidos	Parque lineal construido sobre una antigua vía férrea elevada en Manhattan. Este proyecto transformó un espacio degradado en un corredor verde que conecta diferentes barrios, incorporando elementos paisajísticos, artísticos y comerciales.	La regeneración del High Line muestra cómo las intervenciones urbanas pueden activar múltiples sistemas urbanos. El proyecto no sólo revitalizó la infraestructura física, sino que también impulsó la economía local, atrajo turismo, fortaleció las conexiones sociales y mejoró la calidad ambiental de la zona.
Bilbao Ría 2000, Bilbao, España	La regeneración de la ría de Bilbao transformó antiguos terrenos industriales y portuarios en espacios modernos y multifuncionales, incluyendo el Museo Guggenheim, áreas residenciales y comerciales, y espacios públicos.	Este proyecto abordó el sistema urbano desde una perspectiva integral, considerando la interacción entre infraestructura, cultura, economía y el medio ambiente (Gómez y González, 2001) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento del turismo y la inversión extranjera.</li> <li>- Creación de empleos en sectores culturales y de servicios.</li> <li>- Mejora de la calidad ambiental del entorno urbano</li> </ul>
Medellín, Colombia: Intervenciones urbanas integrales	Medellín implementó una serie de proyectos para regenerar áreas urbanas degradadas, incluyendo la construcción del Metrocable, parques biblioteca y corredores verdes en barrios vulnerables.	La ciudad adoptó un enfoque holístico que vinculaba la regeneración física con mejoras en la educación, la seguridad y la cohesión social. (Brand y Dávila, 2011) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reducción de la violencia y mejora en los indicadores de seguridad.</li> <li>- Mayor acceso de la población a servicios y transporte.</li> <li>- Revalorización de las áreas intervenidas y aumento en la calidad de vida.</li> </ul>
<b>Euromediterráneo, Marsella, Francia</b>	Iniciativa de regeneración urbana lanzada en 1995 en la ciudad de Marsella, Francia. Su objetivo principal fue transformar un área deteriorada de aproximadamente 480 hás, ubicada entre el centro histórico de Marsella (área en contacto con el puerto industrial) en un distrito multifuncional, promoviendo el desarrollo económico, social y cultural de la ciudad. Este proyecto fue impulsado por el gobierno francés, el gobierno local y la Unión Europea como una estrategia para posicionar a Marsella como un nodo en la región del Mediterráneo.	El proyecto utiliza los principios de regeneración urbana al combinar la renovación física de la infraestructura con iniciativas sociales, económicas y ambientales. El enfoque integral incluyó: <ul style="list-style-type: none"> <li>- La revitalización del puerto y su conversión en un espacio más accesible y atractivo.</li> <li>- La creación de nuevos espacios culturales, residenciales y comerciales.</li> <li>- La mejora de la conectividad mediante infraestructura de transporte.</li> <li>- La integración de prácticas sostenibles en la planificación, como el desarrollo de áreas verdes y la promoción de edificios energéticamente eficientes.</li> </ul>
<b>Molenbeek Saint Jean, Bruselas</b>	El municipio de Molenbeek, ha impulsado diversas intervenciones urbanas para revitalizar un área caracterizada por problemas sociales, económicos y físicos significativos. Corresponde a un distrito industrial que experimentó un fuerte declive económico en la segunda mitad del siglo XX debido a la desindustrialización. Este proceso provocó altos índices de desempleo, pobreza, exclusión social y degradación urbana.	Actualmente se encuentra en proceso, enfrentando desafíos relacionados con la diversidad cultural y la integración de comunidades inmigrantes. Las estrategias implementadas intentan incluir un enfoque integral, con iniciativas como: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renovación física y mejora del espacio público</li> <li>- Proyectos culturales y sociales</li> <li>- Inversiones económicas y sostenibilidad</li> </ul>

### 3.2.1. Euroméditerranée

**SÍNTESIS REFERENCIA:** Ciudad Puerto, proceso de degradación urbana, Activación de un plan integral de Regeneración urbana en base a la renovación y reubicación de sectores portuarios para la utilización urbana.

#### Modelo operativo:

- **Gestión centralizada:** Se creó una agencia pública de desarrollo que coordina todas las acciones del proyecto. Esto incluye desde la planificación urbana hasta la atracción de inversiones.
- **Financiamiento mixto:** Con un presupuesto total de 7.000 millones de euros, el proyecto se sustenta en aportes de fondos públicos de diferentes niveles gubernamentales (local, regional, estatal y de la Unión Europea) y en inversiones privadas, que representan una proporción significativa.
- **Enfoque integral,** las intervenciones abarcan:
  - Calidad de vida: Renovación de viviendas, eliminación de asentamientos informales, creación de espacios públicos y equipamientos deportivos.
  - Desarrollo urbano: Modernización de infraestructura, como calles, transporte y servicios, junto con rehabilitación de edificios históricos.
  - Desarrollo económico: Atracción de empresas, oficinas y comercios, además de crear empleos e incentivar nuevas actividades económicas.
  - Equilibrio social: Desarrollo de viviendas con una proporción que incluye vivienda social, intermedia y libre mercado.
  - Innovación y sostenibilidad: Incorporación de tecnologías como la estación de energía geotérmica marina Thassalia para reducir la huella ambiental.

#### Principales iniciativas y resultados

- Renovación física y transformación urbana:
  - Construcción de más de 1 millón de m<sup>2</sup> de nuevos edificios residenciales, oficinas y espacios culturales.
  - Renovación del puerto y áreas adyacentes, incluyendo el emblemático MuCEM (Museo de las Civilizaciones de Europa y del Mediterráneo).
- Impacto económico:
  - Atracción de inversión extranjera y establecimiento de empresas en la región.
  - Creación de más de 37,000 empleos directos e indirectos en sectores como tecnología, cultura y servicios.
- Reactivación cultural y social:
  - Integración de espacios públicos, culturales y recreativos accesibles a la población.
  - Fomento de la cohesión social mediante programas para integrar a las comunidades locales.
- Sostenibilidad ambiental:
  - Desarrollo de áreas verdes y redes de transporte sostenible.
  - Implementación de estrategias de gestión energética y reducción de emisiones de carbono.

Euroméditerranée se ha convertido en un ejemplo emblemático de regeneración urbana a gran escala, demostrando cómo una planificación integral y multisectorial puede transformar áreas degradadas en motores de desarrollo económico y social.



Fig.7: Plano de principales proyectos urbanos de Euroméditerranée.

Fuente: <https://www.euromediterranee.fr>

***“La eliminación de la autopista y la liberación de la zona portuaria en torno al MuCEM permitió a los marseleses recuperar esta parte de la ciudad que les estaba prohibida.”***

(<https://www.intervida.org/marsella-la-nueva-cara-de-la-ciudad-foceana/>)



(Imágenes: <https://www.intervida.org/marsella-la-nueva-cara-de-la-ciudad-foceana/>)

### 3.2.2. Molenbeek Saint Jean, Bruselas, Bélgica.

**SÍNTESIS REFERENCIAL:** Proceso histórico y agudizado de decadencia económica y social, conflictos de seguridad, estigmatización y nuevos desafíos urbano culturales a partir de la inmigración. Se plantea una revitalización fuertemente orientada a la recuperación para los habitantes.

Molenbeek fue un centro dinámico durante la revolución industrial, pero en las últimas décadas enfrentó problemas de estigmatización, exclusión social y deterioro urbano. El plan de regeneración urbana en Molenbeek-Saint-Jean, ha sido un ejemplo destacado de revitalización integral.

#### Modelo operativo:

El modelo de regeneración en Molenbeek combina planificación estratégica, intervenciones arquitectónicas y participación ciudadana para revitalizar tanto el espacio físico como el tejido social.

Financiamiento local, regional y nacional.

Implementación de programas sociales o de fuerte impacto social,

Principales iniciativas y resultados:

- **Espacios públicos y arquitectura:** Se han renovado plazas y espacios públicos, transformándolos en lugares más accesibles y atractivos para la comunidad. Además, se han llevado a cabo intervenciones arquitectónicas innovadoras, como la reutilización de fábricas y edificios industriales en desuso, que ahora alberga proyectos culturales y sociales
- **Intervenciones en áreas residuales:** Un ejemplo específico fue la remodelación de jardines intersticiales en el área de Rue des Quatre-Vents, donde espacios anteriormente abandonados se convirtieron en áreas verdes protegidas y multifuncionales. Estas intervenciones buscan fortalecer el tejido social y ambiental del barrio
- **Participación comunitaria:** El plan integra activamente a los habitantes para definir el uso y diseño de los espacios, fomentando un sentido de pertenencia y cohesión social
- **Creación y rehabilitación de espacios productivos:** La revitalización ha promovido nuevas dinámicas comerciales y culturales en la zona, atrayendo inversión, mejorando la seguridad y elevando la calidad de vida de los residentes.
- El programa **Contrats de Quartiers Durables (CQD)** en Bruselas se centra en la revitalización de barrios mediante un enfoque integrador y sostenible, articulado en tres fases principales:
  - Elaboración del programa (12 meses): Durante esta etapa inicial, se realiza un diagnóstico exhaustivo del barrio mediante estudios técnicos, consultas públicas, encuestas y reuniones con los habitantes. Este proceso identifica necesidades específicas y define los proyectos prioritarios. El resultado es un documento de base que pasa por aprobación tras una consulta pública.
  - Fase operativa (50 meses): Es la etapa de implementación de los proyectos. Incluye la construcción de viviendas, la rehabilitación de espacios públicos, el desarrollo de infraestructuras sociales y económicas, y la incorporación de elementos sostenibles. También se fomenta la participación ciudadana a través de comisiones y asambleas.

- Finalización y evaluación (30 meses): Al término de la fase operativa, se culminan proyectos pendientes y se evalúa el impacto de las acciones implementadas.

Esta política de nivel nacional, se ha implementado en Molenbeek Saint Jean y ha permitido transformar barrios vulnerables en comunidades más dinámicas, sostenibles y cohesionadas, promoviendo mejoras tanto físicas como sociales y económicas en Bruselas



Fig.9: Proyecto Bonne-Mariemont en el Muelles de Mariemont.MSJ

Fuente: [wikiwand.com/fr/articles/Molenbeek-Saint-Jean#/media/Fichier:Projet\\_Bonne\\_-\\_Mariemont.jpg](https://www.wikiwand.com/fr/articles/Molenbeek-Saint-Jean#/media/Fichier:Projet_Bonne_-_Mariemont.jpg)



Fig.10: Proyecto de intervención en áreas residuales (urbanismo táctico)

Fuente: <https://www.circubuild.be/fr/actualite/etude-de-cas-square-molenwest-molenbeek-saint-jean/>

#### 4. DIAGNÓSTICO PROSPECTIVO

##### 4.1. Análisis sistémico del área de intervención

###### 4.1.1. Descripción del área de intervención

El FCU (Frente Costero Urbano, está compuesto por **436 unidades prediales**, que corresponden a predios y edificaciones, las cuales constituyen aproximadamente **5.000 propiedades** en total.

El área de intervención se caracteriza por su morfología edificatoria regular o con rasgos más homogéneos en los barrios históricos, como Barrio Puerto y Barrio Prat, y luego la morfología es paulatinamente más heterogénea, en el sentido oriente. Esta situación está principalmente dada por la data de construcción de los inmuebles que la componen.

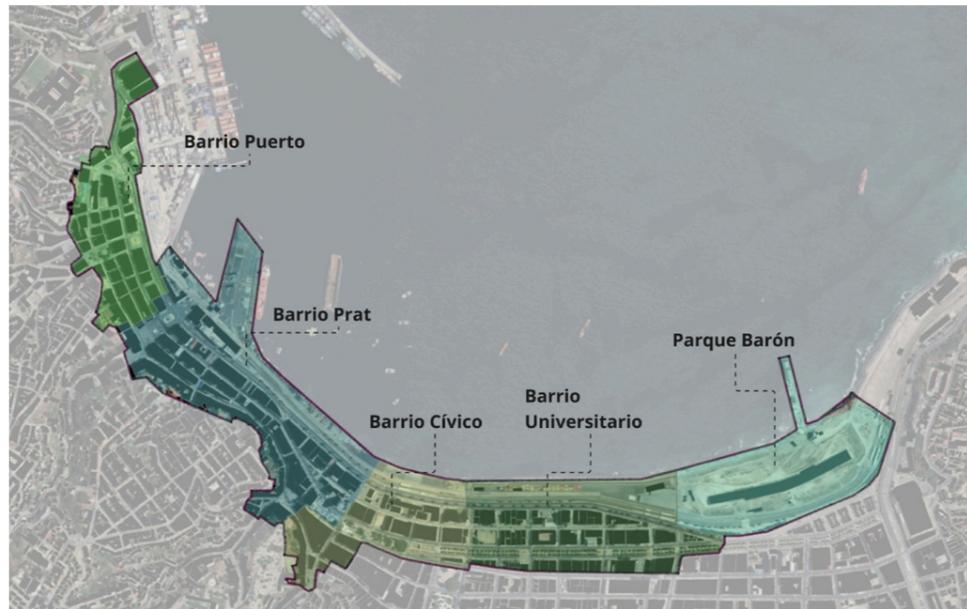


Fig.11: Identificación del FCU como área de intervención y sus subunidades barriales  
Fuente: elaboración propia



Fig.12: Vista del FCU, desde su límite poniente (sector Barrio Puerto en primer plano)  
Fuente: de la autora

Desde la perspectiva normativa, el FCU presenta la singularidad de compartir dos instrumentos de planificación territorial. como son el Plan Regulador Comunal en el Área Urbana que norma dicho instrumento, con al menos 4 Zonas de Conservación Histórica que incorporan toda el área normada, por otra parte una Zona de Infraestructura Portuaria (ZP) que corresponde al nivel de planificación metropolitana (Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso PREMVAL). Z

En otro nivel normativo, es posible mencionar que parte del FCU está contenido en la Zona Típica Área Histórica de Valparaíso, por lo tanto corresponde a una zona regulada también por la Ley de Monumentos. Por último, tal como se visualiza en la Fig 13., parte del polígono del FCU está también contenido en la superficie inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial de la Unesco. Esto último, si bien no refiere normativamente a un instrumento en particular, señala la multiplicidad de reconocimiento del valor patrimonial del área.

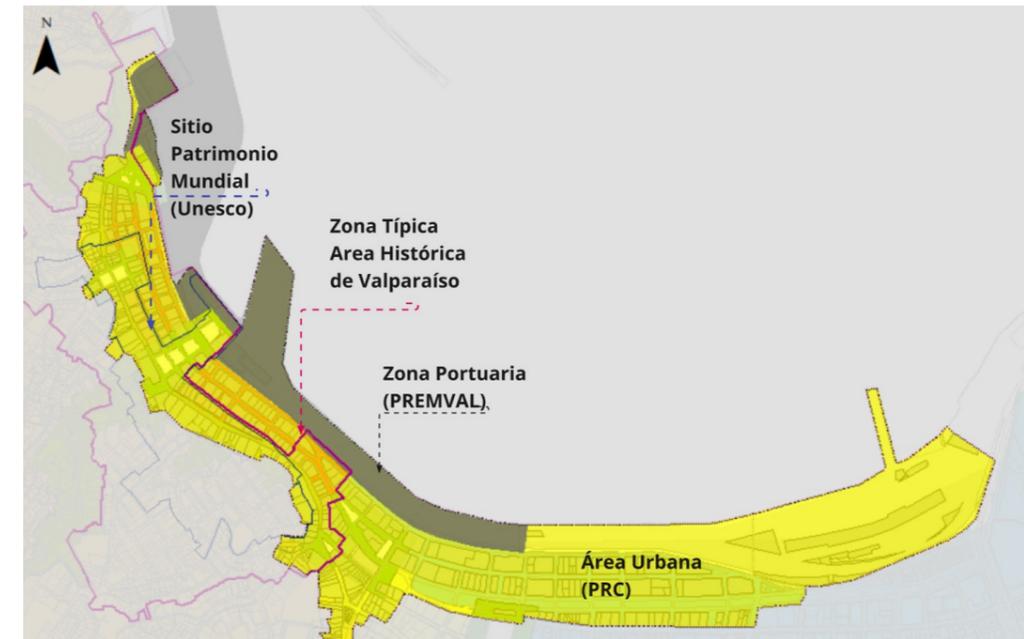


Fig.13: Polígono FCU. Esquema sobre Instrumentos de planificación territorial que lo regulan, y herramientas de protección patrimonial.  
Fuente: elaboración propia

##### 4.1.2. Análisis sistémico

Para el análisis sistémico se plantearon 4 dimensiones. a través de las cuales, se busca responder algunas interrogantes base y así revisar bajo estos enfoques el funcionamiento, las principales características y brechas detectadas.

A continuación se presentan los principales resultados del análisis sistémico según dimensión.

Fig.13: Esquema de dimensiones para el análisis  
elaboración propia

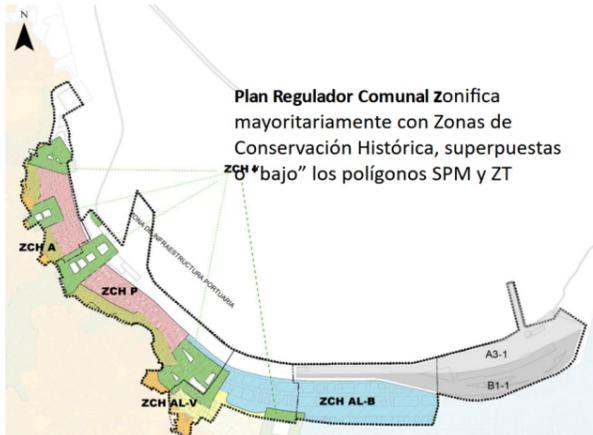
#### DIMENSIONES PARA EL ANÁLISIS



Fuente:

#### 4.1.2.1. DIMENSIÓN PATRIMONIAL

En materia de "Protección patrimonial", se identifica que la totalidad del FCU normado por el Plan Regulador Comunal, contiene normas restrictivas asociadas a la aplicación del Art 60° LGUC, esto es en principio la prohibición de demoler, salvo en casos justificados de amenaza de ruina, y la necesidad de aprobar proyectos de refacción en una instancia previa en Seremi MINVU de la región. Tal situación no se condice con el estado de conservación del tramo de ciudad en estudio, ni tampoco con la capacidad de ejecutar proyectos de rehabilitación patrimonial o de remodelación. Destacan aspectos clave incidentes en la capacidad de dinamizar la actividad edificatoria,



- El Plan Regulador Comunal data del año 2004 y 2005, no ha sido actualizado.
- El PRC, establece Zonas de Conservación Histórica + Inmuebles de Conservación Histórica, lo cual plantea un desafío al no tener un planteamiento estratégico de utilización de la herramienta normativa. Se genera una doble protección, sin norma condicionada, ni norma excepcional para promover la rehabilitación patrimonial.
- Superposición normativa complejiza la gestión de proyectos de recuperación y rehabilitación
- Gobernabilidad y Gobernanza desarticulada
- Barrio Puerto y parte del Barrio Prat tienen al menos dos normativas aplicables (Ley 17.288 + Art 60° Lguc)
  - Al mismo tiempo parte del Sitio del Patrimonio Mundial incorpora los principales espacios o nodos de ambos barrios. No hay plan de gestión y manejo
  - En el área, existen 81 Inmuebles de Conservación Histórica
    - Los ICH están emplazados mayoritariamente en Barrio Prat, con mejores condiciones físicas.
    - 3 de los ICH emplazados en Barrio Puerto se encuentran en estado de abandono o eriazos.
    - Sitio del Patrimonio Mundial (SPM) / 29 Hás / Suscripción de Convención Internacional UNESCO desde 2003
      - No tiene una normativa asociada. La convención genera la obligación de contar con planes de manejo y gestión de los sitios. En el caso de Valparaíso, no existe.
      - Zona Típica Área Histórica de Valparaíso (ZT) / Ley 17.288 de Monumentos Nacionales. No tiene una normativa específica asociada, sólo tiene 1 plano seccional (calle Serrano en Barrio Puerto)

Fig.14: Esquema análisis dimensión patrimonial  
Fuente: elaboración propia



Fig.15: Sitio eriazo en Barrio Puerto, utilizado como playa de estacionamiento y edificio periódico El Mercurio, abandonado  
Fuente: de la autora

#### Sobre patrimonio arquitectónico y urbano

- Degradación por causa de abandono de edificaciones, falta de uso, entorno deteriorado y falta de inversión.

#### Sobre Patrimonio cultural e identidad

- En riesgo de pérdida de identidad, subutilización del espacio construido y los espacios públicos.



#### En materia de Planes y programas implementados para la revitalización o conservación:

A/ Subsidio de rehabilitación Patrimonial MINVU (2004 - 2011 app). Se aplicó preferentemente en cerros. Requería densificar cada unidad. Efectos de expulsión de residentes. En Barrio Puerto fue aplicado en 1 o 2 casos. Hoy no vigente

B/ Subsidio de mejoramiento de VIVIENDAS patrimoniales (DS 27). MINVU 2023 - 2024. Se ha comenzado a aplicar desde 2023, exclusivamente en el Sitio Patrimonio Mundial (Unesco), siendo aún insuficiente para abordar un desafío de mejoramiento patrimonial. Sólo aplica a viviendas y es de alcance limitado (mejoramiento y adecuación)

Fig.16: Afiche del llamado a aplicar Subsidio DS 27 año 2024  
Fuente: Instagram Corporación Municipal del SPM

- En síntesis existen insuficientes herramientas para el apoyo y promoción de la rehabilitación arquitectónica y urbana.

#### En materia de institucionalidad y gobernanza patrimonial

- Insuficiente articulación interinstitucional
- Cada organismo verifica el cumplimiento de la normativa de forma independiente. Alta burocracia y espacios de atribuciones discrecionales desincentivo

#### 4.1.2.2. DIMENSIÓN FÍSICO CONSTRUÍDA

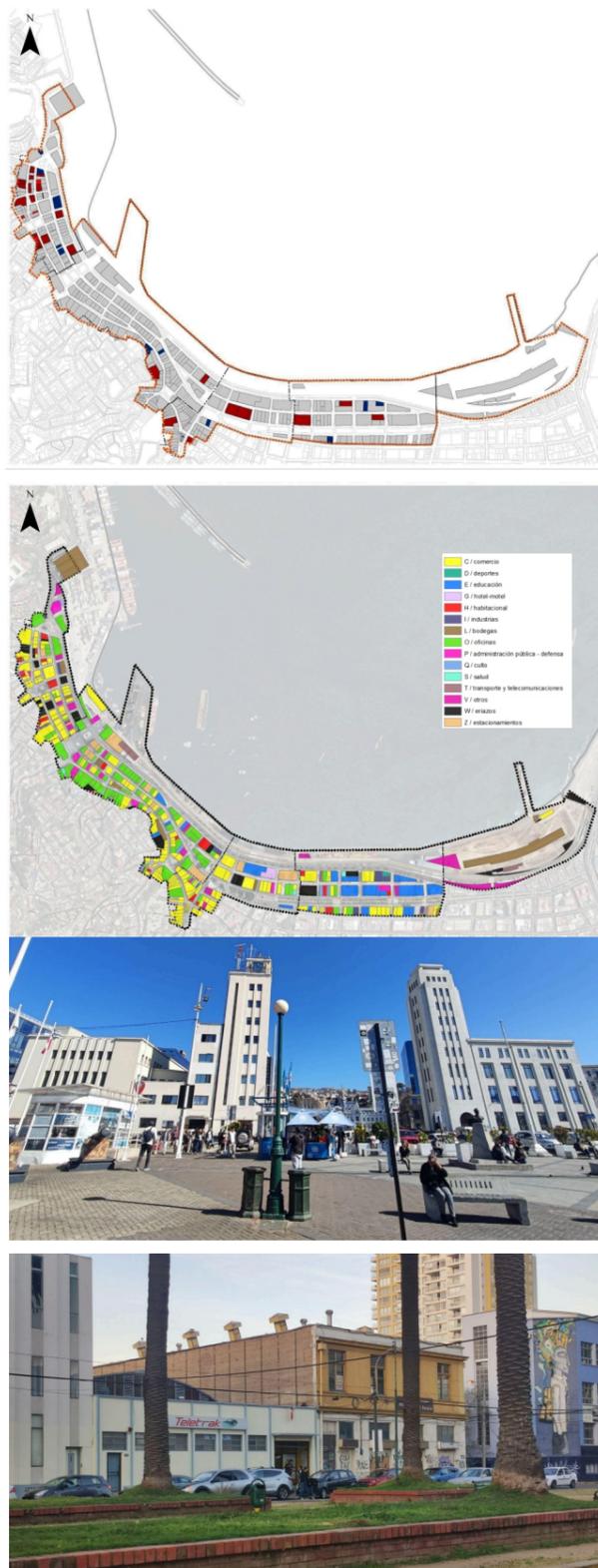


Fig.17: Esquema análisis dimensión físico construida e imágenes de apoyo, Elaboración propia

- **63%** del total de sitios eriazos totales del AE se sitúan en Barrio Puerto. / **30%** de predios e inmuebles en **BARRIO PUERTO** se encuentran en estado ruinoso o precario

- Los sitios eriazos del Barrio Cívico y Barrio Universitario, presentan una morfología predial similar, con alta capacidad de edificabilidad.

- Barrio Prat y Barrio Cívico, **tienden a concentrar en el área central**, los inmuebles y predios en estado ruinoso, lo cual contribuye de manera esencial en la percepción de deterioro y degradación urbana

- Alta capacidad edificatoria con norma vigente.
- Se concentran en sector con destino, uso y función preferentemente educacional.

- Proyecto Parque Barón, no contempla proyecto para la habilitación de la Bodega Simón Bolívar. **Amenaza de convertirse en un predio o inmueble abandonado.**

- **COMERCIO** predomina en **BARRIO PUERTO**, como destino preferente

- en **Barrio Universitario** predominio del destino **educación**. Escaso destino habitacional.

- El sector **Parque Barón**, **carece de mixtura y diversidad de usos**. Se observa eventual escasa capacidad de sostenibilidad de un parque público

- **La imagen urbana evidencia deterioro** y decaimiento económico y social.

- Existe contraste, entre el estado de las edificaciones del FCU y el único sector turístico del borde, Muelle Prat.

- **ACCESO AL ESPACIO BORDE COSTERO NO ES PÚBLICO**

- **FRENTE COSTERO URBANO NO TIENE CONTINUIDAD NI DINÁMICA DE USOS EN CONTACTO CON EL BORDE Y EL ESPACIO MARÍTIMO.**

- **PROYECTO DE AMPLIACIÓN PORTUARIA (TCVAL) ACTUALMENTE EN EVALUACIÓN AMBIENTAL, CONSOLIDA SITUACIÓN DE USO PRIVADO DEL BORDE COSTERO Y FRENTE MARÍTIMO PARA ACTIVIDADES PRODUCTIVAS.**



Fig.18: Edificaciones emblemáticas con protección patrimonial, en desuso y abandonadas en Barrio Puerto

Fuente: de la autora



Fig.19 Propuesta nuevo sitio de atraque puerto y muelle de crucero (compensación)

Fuente: extraída de Adenda TCVAL (EPV - Agosto 2024)



Fig.20: Barrera visual en el Frente Costero Urbano, incapacidad de aprovechamiento del atributo de localización

Fuente: de la autora

#### 4.1.2.3. DIMENSIÓN SOCIODEMOGRÁFICA

- EN EL ÁREA DE ESTUDIO SE EVIDENCIA UNA FUERTE IDENTIFICACIÓN CIUDADANA CON EL ROL DE CADA TRAMO DE CIUDAD. ANTE LA FALTA DE CONSOLIDACIÓN DE LA FUNCIÓN URBANA, SE FORTALECE LA ACTIVACIÓN COMUNITARIA

En este sentido, es posible destacar la gran actividad sociocomunitaria y su capacidad de autogestión y organización, existen diversas organizaciones de tipo transversal capaces de interactuar por bienes colectivos y mejoras en la calidad de vida. A modo de ejemplo, se destaca la iniciativa de Vecinos agrupados con objeto de mejorar la red de asesores de la ciudad, quienes se movilizan de forma autónoma y voluntaria por lograr avances en ese tipo de proyectos de alta necesidad en materia de movilidad.

- EL ROL TURÍSTICO, en sectores de Barrio Puerto y Barrio Prat, es explotado y fortalecido por comunidades de usuarios, residentes y comerciantes. Preferentemente a través de autogestión (atributo).
- EL ROL COMERCIAL, en los sectores Barrio Cívico y Barrio Prat, se encuentra decaído. Se observa tendencia al fortalecimiento de la capacidad organizativa. No existe apoyo institucional suficiente.
- EL ROL UNIVERSITARIO, se encuentra totalmente impulsado y mantenido por las comunidades educativas. Esta condición logra dotar de una impronta al barrio, capaz de articularse con el resto del AE. No existe suficiente apoyo para el fortalecimiento de las relaciones sociales y comunitarias.

- SEGURIDAD. Según estadísticas delictuales del Centro de Estudios y Análisis del delito, durante el año 2024 se evidencia disminución de la criminalidad, sin embargo existe un aumento sostenido de delitos asociados a armas.
- Alta concentración de delitos en el sector céntrico de la ciudad. Se evidencia mayor tasa de delitos en Barrio Puerto y Barrio Universitario.



Fig.22: Cuadro estadístico Centro de Estudios de análisis del delito e imagen de portal STOP Carabineros de Chile Fuente: indicadas

- Aumento de la percepción de alta criminalidad en la ciudad puerto, lo que genera como efecto la ALTA ESTIGMATIZACIÓN SOCIAL



Fig.21: Recortes de prensa y publicaciones recientes sobre criminalidad y delitos en Valparaíso Fuente: indicadas (nacional e internacional)

- PROCESO DE DESPOBLAMIENTO ES GENERALIZADO EN LA COMUNA

#### EN EL ÁREA DE ESTUDIO SE PRESENTA UNA PÉRDIDA DE POBLACIÓN DEL 40% (2002-2024)

Censo 2002 = 2356 personas  
Censo 2017 = 1560 personas  
**Datos precenso 2024 (viv.) indican mantención de la tendencia**

COMUNA	POB. CENSO 2017	PROYECCIÓN 2024	VARIACIÓN
VALPARAÍSO	296.655	320.816	8,10%
VIÑA DEL MAR	334.248	371.490	11,10%
QUILPUÉ	151.708	173.591	14,40%
CONCÓN	42.152	48.171	14,30%
REGIÓN	1.815.902	2.025.693	11,60%
PAÍS	17.574.003	20.086.377	14,30%

Fig.23: cuadro comparativo de variación Intercensal de población Fuente: Elaboración propia en base a INE



Fig.21: Recortes de prensa y publicaciones que denotan algunas Iniciativas comunitarias permanentes y activas Fuente: extraída de diversas fuentes de rrss.

4.1.2.4. DIMENSIÓN ECONÓMICA

PATENTES COMERCIALES

- 35% patentes de alcoholes / Barrio Puerto, denota tendencia a escasa diversidad de uso y destino,
  - 67,7% de patentes están en Barrio Cívico (en 12,5 Hás. , que conforman el 15% del Área de Estudio)
    - Barrio Prat, concentra la mayor diversidad de patentes comerciales. Alta complejidad de usos, concentrado en horarios limitados (laboral)
      - La distribución concentrada de patentes comerciales según tipo, da cuenta de dos aspectos fundamentales, el primero, la tendencia a ser un centro de servicios y comercios se mantiene y es una oportunidad. El segundo, que se confirma la escasa participación del rubro empresas y microempresas en el FCU, lo cual determina la tendencia a la especialización y baja complejidad.

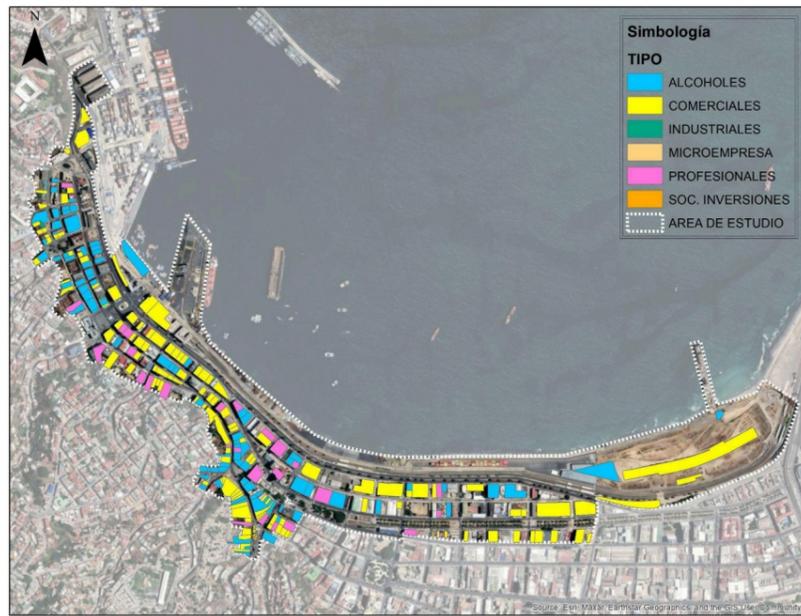


Fig.24: Espacialización de tipos de patentes comerciales en el FCU, años 2024  
Fuente: Elaboración propia en base a catastro Rentas y Patentes IMV

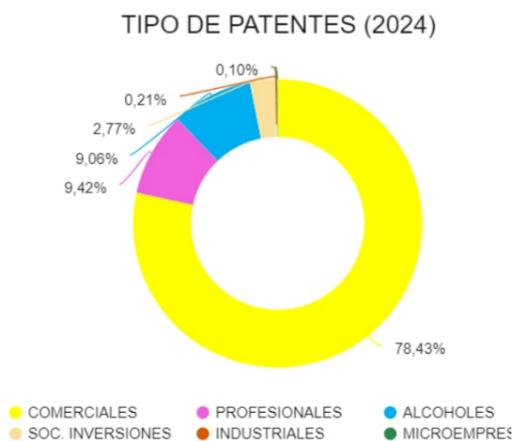
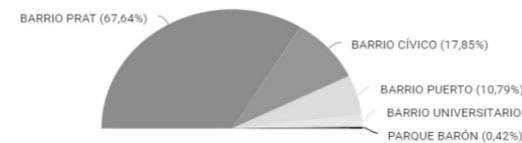


Fig.25: Distribución de patentes comerciales en el FCU, años 2024  
Fuente: Elaboración propia en base a catastro Rentas y Patentes IMV



Deck Muelle Barón reabre tras modernización de su infraestructura



TURISMO



Ponderación de las Líneas de Acción para el Fomento de Turismo del Plan de Acción actual

Línea de Acción	TOTAL ACCIONES	PORCENTAJE
EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA	19	35%
CAPITAL HUMANO	6	11%
SUSTENTABILIDAD	11	20%
DESARROLLO DE PRODUCTOS Y EXPERIENCIAS	8	15%
PROMOCIÓN	7	13%
GOBERNANZA PARA LA SEGURIDAD	3	6%
TOTAL	54	100%

- Existe una ZOIT promulgada, con un plan de acción 2021-2025, con 54 iniciativas, elaborado intersectorialmente con el liderazgo del municipio.
  - El plan de acción a diciembre 2024 lleva un 37 % de avance, perdiendo vigencia el siguiente año.
    - Las iniciativas avanzadas son principalmente actividades en materia de infraestructura, sin embargo la más destacada corresponde a la instalación de placas.
      - PRINCIPALES VIAJES TURÍSTICOS SON "OCASIONALES" (no se repiten en menos de 3 meses)
      - ORIGEN DE LOS VIAJES AL DESTINO "VALPARAÍSO" (ciudad) provienen desde la región metropolitana.
        - LA ACTIVIDAD TURÍSTICA SE DESARROLLA PRINCIPALMENTE FUERA DEL FCU. (cerros Alegre y Concepción) desaprovechando las diversas oportunidades de capacidad instalada y beneficios de contar con espacios públicos de congregación y espacios culturales para el desarrollo de actividades turísticas a lo largo del FCU
          - Muelle Barón y Parque Barón ofrecen oportunidad de desarrollo de actividades náuticas no explotado adecuadamente.
          - Turismo azul como potencial actividad económica dada la capacidad y la configuración de la bahía.



Fig.27: Estadísticas de turismo  
Fuente: extraído de <https://www.sernatur.cl/daturismo/big-data-turismo-interno/>

VALOR DE SUELO

- Alta tasa de desocupación de inmuebles y predominio de inmuebles cerrados en pisos superiores
- Alta diferencia en precios de suelo entre Barrio Puerto y Barrio Universitario, requieren de aplicación de instrumentos para su regulación e incentivo.

## 4.2. Diagnóstico integrado

### 4.2.1. Principales problemas urbanos

En el siguiente esquema conceptual es posible identificar los principales problemas urbanos detectados en el análisis. Sin perjuicio de que este análisis es sintetizado, la diversidad y complejidad de cada elemento se desarrolla en la matriz FODA.

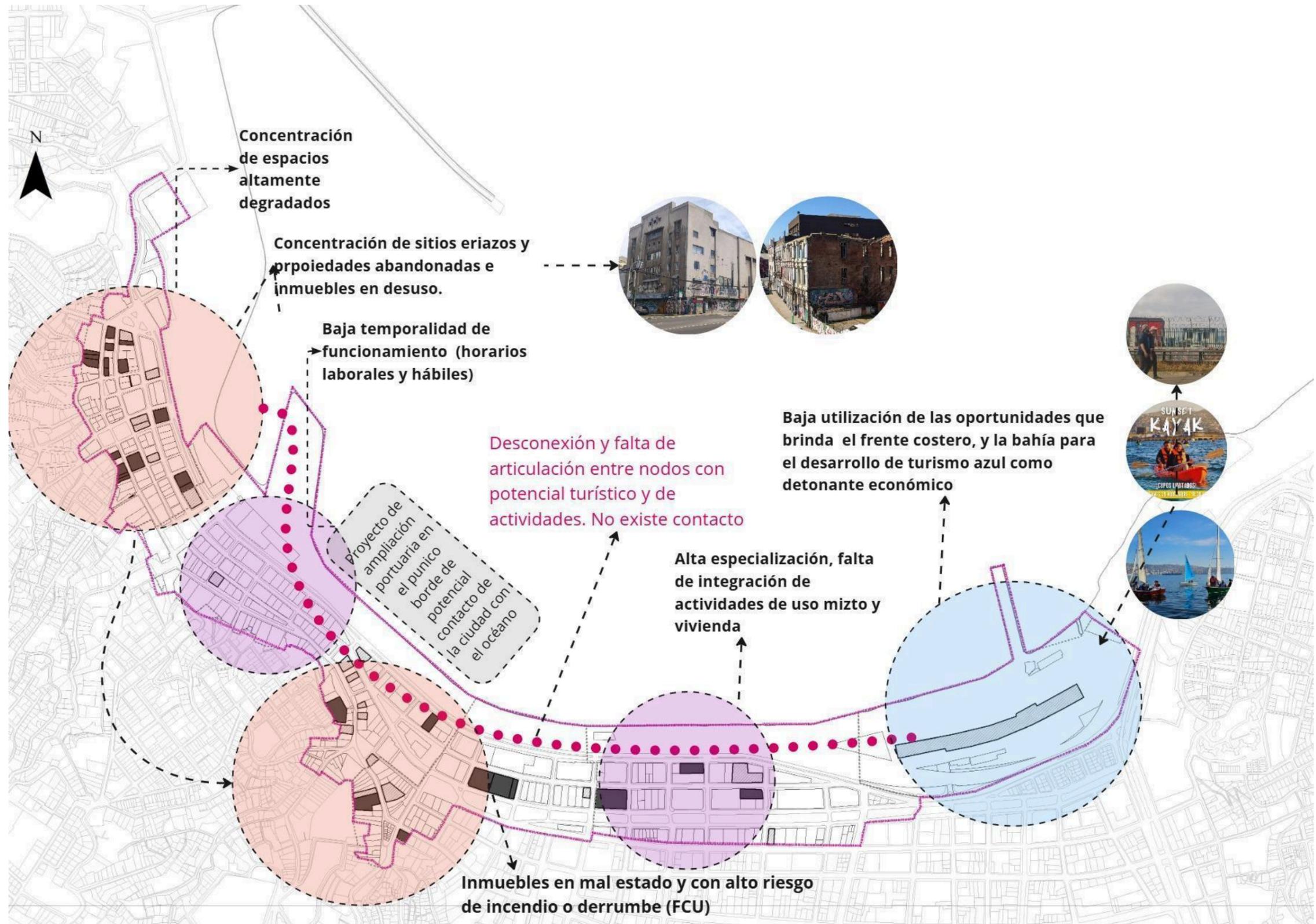


Fig.28:  
Síntesis gráfica de diagnóstico  
integrado

Fuente: elaboración propia

A partir del vaciado y evaluación de Matriz FODA, en relación con las dimensiones que dieron origen al análisis de diagnóstico, se identifican aquellas más significativas por cada componente. Es así como, cuantificada la recurrencia de factores por dimensión, es posible identificar que entre las **Fortalezas** destacan las **dimensiones Patrimonio y Físico Construída**, respecto de las **Oportunidades**, destaca levemente la dimensión económica (dadas las capacidades instaladas y potencialidades que ofrece la distribución de servicios asociados a turismo). Respecto de las **Debilidades**, sobresalen las dimensiones **Patrimonio y Físico Construído**, dada principalmente por la alta percepción y evidencia de deterioro y degradación existente. Por último, sobre las **Amenazas** detectadas, se relevan también aquellas de la dimensión Físico Construída.

#### 4.2.2. FODA

La Matriz FODA (Ver Anexo 1) se aborda a partir de las dimensiones del diagnóstico, identificando y clasificando cada uno de los elementos analizados y que conforman la síntesis de diagnóstico.

En dicha matriz se puede observar con mayor detalle aspectos que informan el estado de deterioro del Frente Costero Urbano y aquellos elementos o aspectos que pueden ser detonantes de iniciativas con capacidad de impactar positivamente si se potencian.

Posteriormente el Foda se sometió a análisis de Matriz Tows (Ver Anexo 2) con objeto de identificar estrategias y orientar los Factores Críticos de Decisión.



Fig.29: Síntesis gráfica de diagnóstico integrado FODA  
Fuente: elaboración propia

### 4.3. Factores Críticos de Decisión (FDC)

Los FDC, identificados, describen los principales nudos críticos a partir de los cuales se establecerán objetivos de planificación y sus correspondientes líneas de acción para organizar el set de proyectos que deberán cubrir aspectos no sólo de intervención física, sino que también de gestión para revertir y resolver la criticidad.

N°	FCD	Descripción
1	<b>Deterioro de las condiciones físicas del patrimonio cultural y de espacios públicos significativos</b>	El FCU enfrenta un marcado deterioro de su patrimonio cultural y sus espacios públicos debido a la insuficiente inversión estatal, la pérdida progresiva de bienes patrimoniales por siniestros y derrumbes, y la subutilización del espacio urbano por el escaso uso residencial. Este deterioro se agrava con la alta proporción de sitios eriazos, inmuebles abandonados y niveles superiores de edificaciones desocupadas. Los espacios públicos, en su mayoría descuidados y vandalizados, proyectan abandono, aunque conservan valor de autenticidad, dinámica vinculada a un turismo emergente. A pesar de la apertura parcial del frente costero y la existencia de servicios turísticos de alto estándar, la falta de una estrategia integral ha limitado su recuperación.
2	<b>Rol patrimonial y potencial turístico del frente costero no aprovechado como fortaleza.</b>	Pese a su alto valor patrimonial y paisajístico reconocido, permanece desaprovechado como fortaleza turística y ciudadana, con acceso público limitado a dos extremos del Área de Estudio (AE) y uso restringido para actividades náuticas incipientes. A pesar de la capacidad instalada para actividades económicas, culturales y educativas, y el potencial derivado de proyectos como el tren Valparaíso-Santiago y la creciente conectividad, no se ha consolidado una estrategia que integre el atractivo del borde costero con el desarrollo turístico y la activación urbana.
3	<b>Sistema disfuncional de gobernanza y gobernabilidad</b>	Existe una problemática identificada en relación a los instrumentos de planificación y regulación que forman parte del sistema de gobernanza, a través de los cuales la institucionalidad actúa para promover y regular procesos de edificación, gestión patrimonial y otros. Por otra parte, pese a la alta capacidad de autogestión de comunidades altamente activas y organizadas, no se evidencia una forma de articulación que aporte en el manejo y aprovechamiento de oportunidades y beneficios.
4	<b>Vulnerabilidad social y económica. Problemas de seguridad, estigmatización y despoblamiento.</b>	Los problemas de seguridad evidenciados, forman parte de las externalidades e impactos de la falta de dinamización económica de la ciudad, a su vez la alta percepción de inseguridad proyecta una imagen que no es posible revertir con acciones individuales. El proceso de despoblamiento, ha acentuado la sensación de inseguridad y de abandono. Lo anterior es perceptible en la mayor parte del FCU
5	<b>Funciones, roles y vocaciones urbanas no articuladas (tendencia a la especialización)</b>	Debido a la tendencia de monofuncionalidad de las subunidades de barrios, se proyecta la profundización del ciclo de obsolescencia urbana. La falta de actividades mixtas que logren articular el traspaso y promuevan la vinculación del FCU como una unidad, es parte de la estrategia a plantear.

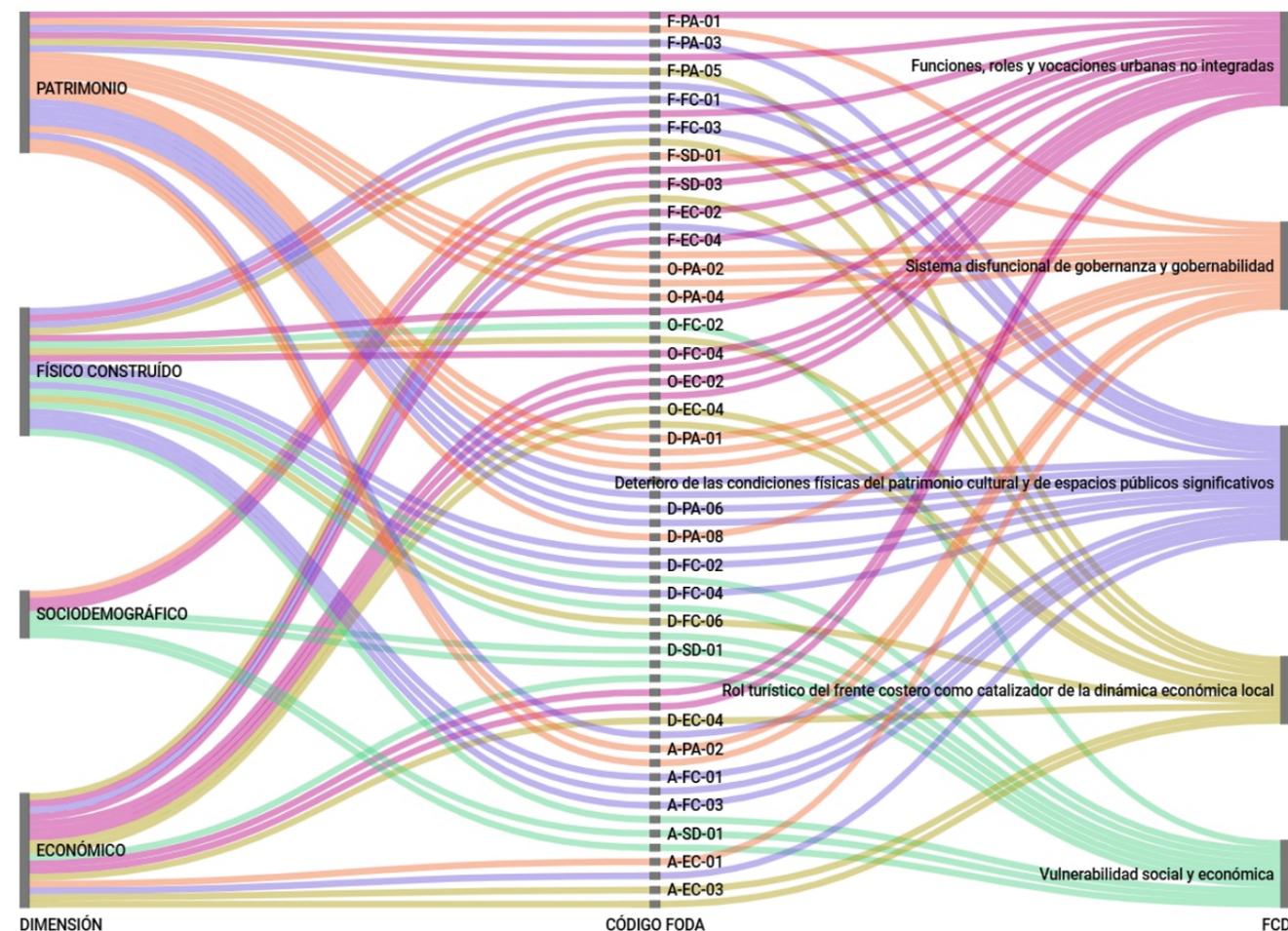


Fig.31: Síntesis de relación FODA y FDC por dimensión  
Fuente: elaboración propia

## 5. IMAGEN OBJETIVO

### 5.1. Visión de desarrollo

"El Frente Costero Urbano de Valparaíso, se proyecta como un espacio revitalizado, económicamente sostenible y dinámico, que integra sus diversas vocaciones con foco en la rehabilitación de su identidad local, su patrimonio urbano y cultural, que promueve el turismo como motor económico, y fomenta la participación ciudadana a través de una figura de gobernanza apropiada. La regeneración de este esencial tramo de ciudad, busca aprovechar sus oportunidades y fortalezas, potenciando la base local, a la vez que es un espacio propicio para atraer nuevas actividades emergentes capaces de construir un espacio inclusivo, próspero y en armonía con su entorno natural y cultural."

La visión de desarrollo plantea los principales desafíos a abordar con el diseño e implementación del plan de regeneración. Se proyecta una pieza urbana, con capacidades de movilizar y dinamizar no sólo el área de intervención, sino que a partir de este enfoque irradiar y generar externalidades y sinergias para la dinamización del "plan de la ciudad".x

### 5.2. Objetivos que busca alcanzar el plan

A partir de la identificación de los Factores Críticos de Decisión, y la visión de desarrollo futuro propuesta, se han trazado objetivos generales que buscan resolver o avanzar en la solución a aquellos ámbitos y elementos críticos fundamentales. Es así como se plantean 7 Objetivos Generales, desde los cuales se organizan posteriormente las líneas de acción e iniciativas, a saber:

### 5.3. Principales Componentes de la Imagen Objetivo

La Imagen Objetivo se plantea a partir de 4 elementos que organizan la forma e intensidad de intervención, a saber:

- INTERVENCIÓN DETONANTE
- REHABILITACIÓN DE ENTORNOS INTEGRALES
- REDISEÑO / MOVILIDAD
- ZONA DE CONTACTO BORDE-CIUDAD



Fig.32: Objetivos y su relación con los FDC  
Fuente: elaboración propia

#### 5.4. Alternativas de desarrollo Imagen Objetivo Plan de Regeneración del FCU de Valparaíso

En base a los componentes de la Imagen Objetivo, las alternativas propuestas plantean diferentes estrategias en función de la intensidad de intervención y la forma de concentrar los impactos.

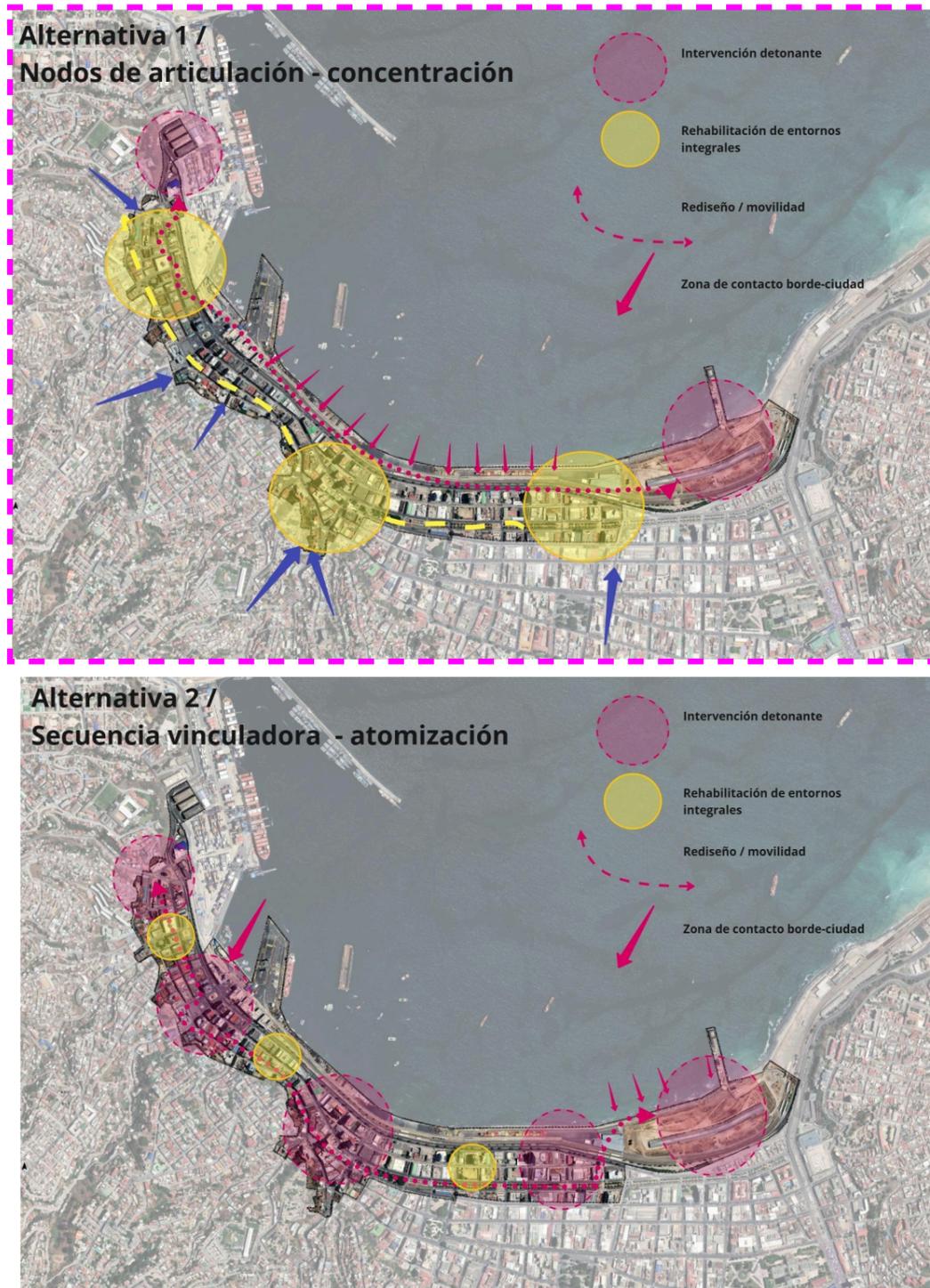


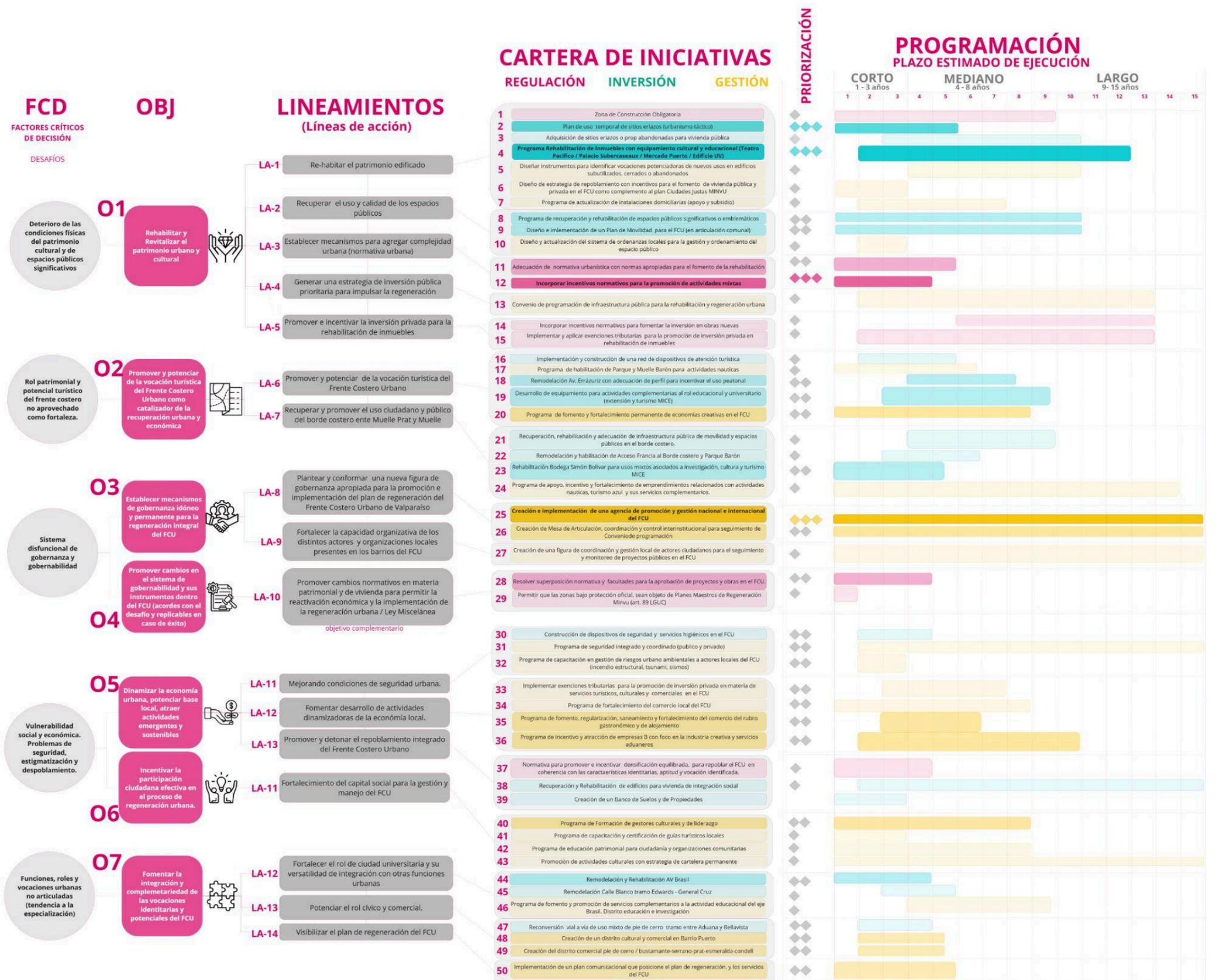
Fig.33: Alternativas de desarrollo 1 y 2  
Fuente: elaboración propia

#### 5.5. Evaluación y Selección de Alternativa

Las alternativas se evalúan en relación a la capacidad de responder de forma directa a los objetivos generales de planificación, obteniendo mejor calificación aquella alternativa que plantea un mayor cumplimiento en 3 objetivos.

OBJETIVOS	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
Rehabilitar y Revitalizar el patrimonio urbano y cultural	✓	✓
Promover y potenciar de la vocación turística del Frente Costero Urbano como catalizador de la recuperación urbana y económica	✓ ✓	✓
Establecer mecanismos de gobernanza idóneo y permanente para la regeneración integral del FCU	✓	✓
Promover cambios en el sistema de gobernabilidad y sus instrumentos dentro del FCU (acordes con el desafío y replicables en caso de éxito)	✓	✓
Dinamizar la economía urbana, potenciar base local, atraer actividades emergentes y sostenibles	✓ ✓	✓
Incentivar la participación ciudadana efectiva en el proceso de regeneración urbana.	✓	✓
Fomentar la integración y complementariedad de las vocaciones identitarias y potenciales del FCU	✓ ✓	✓
	<b>10</b>	<b>7</b>

6. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANA



### 6.1. Objetivos, Lineamientos de intervención y Cartera de iniciativas

Se propone una cartera y listado de iniciativas que atiende los lineamientos de intervención de manera directa. No obstante estas iniciativas se organizan en torno a temáticas o ámbitos de acción capaces de interrelacionarse para el cumplimiento de objetivos.

En Fig. 34, se indican los ámbitos de acción de las iniciativas y su correlación con lineamientos y objetivos. Se busca generar una cartera de iniciativas que concatenadamente produzcan los efectos esperados en materia de planificación y recuperación.

El detalle de actividades y el ámbito al cual pertenece se informan en Anexo 2.

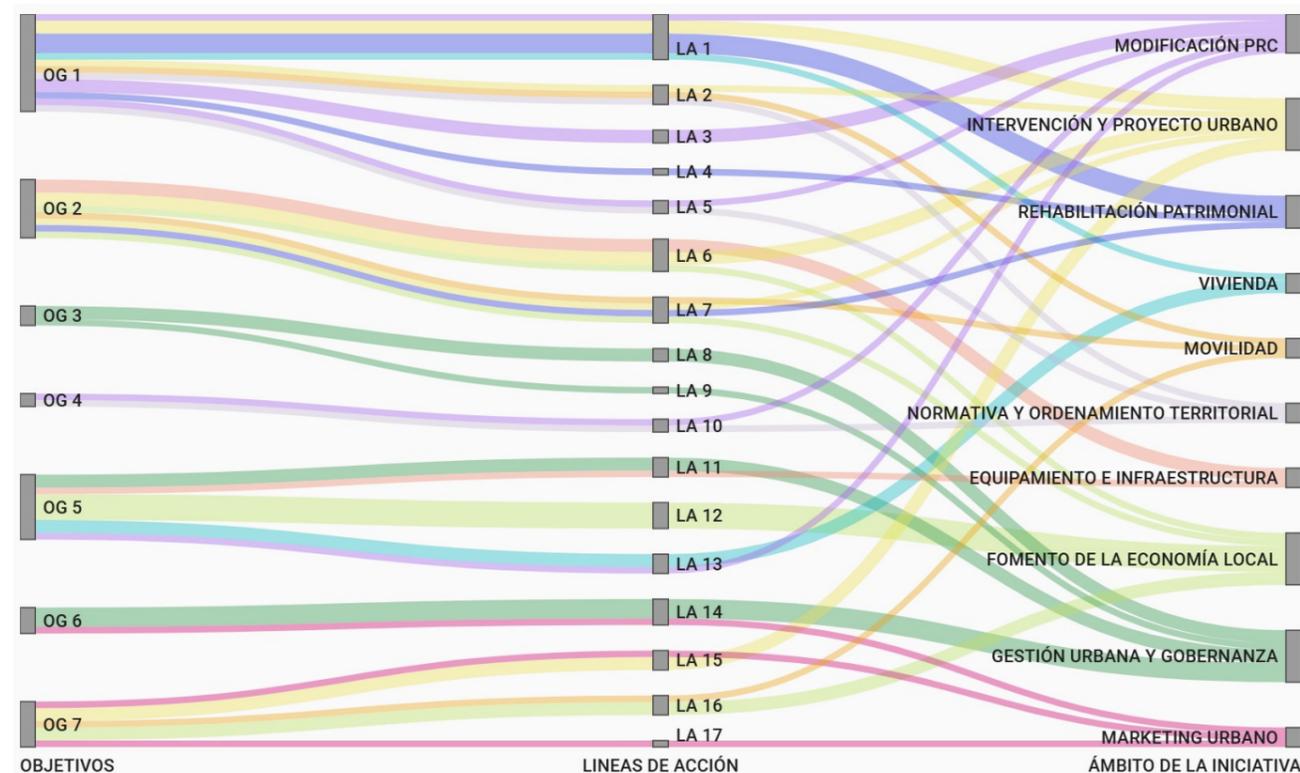


Fig.34: Correlación entre los ámbitos en los que se agrupan las iniciativas, las líneas de acción y objetivos  
Fuente: elaboración propia

### 6.2. Priorización

La priorización de iniciativas se plantea en base a una Matriz de evaluación de impacto de cada iniciativa en relación a los objetivos generales, determinando su capacidad de impactar a través de la identificación del aporte bajo la siguiente fórmula

- 3= aporta significativamente**
- 2= aporta indirectamente**
- 1= aporta en complemento con otra iniciativa**
- 0= no se relaciona**

La matriz de priorización extendida se encuentra disponible en Anexo 2.

### 6.3. Programación

La programación del Plan contempla el desarrollo de iniciativas de corto - mediano y largo plazo, organizadas en función de su prioridad de ejecución. Cada iniciativa contempla una fase de diseño y otra de ejecución dentro del plazo total asignado.

Se propone comenzar con acciones priorizadas al primer año de funcionamiento de la Agencia o de la Institución que implemente el plan. Estas iniciativas responden a la habilitación e implementación de proyectos en curso actualmente y otras a acciones de corto plazo detonantes de recuperación espacial.

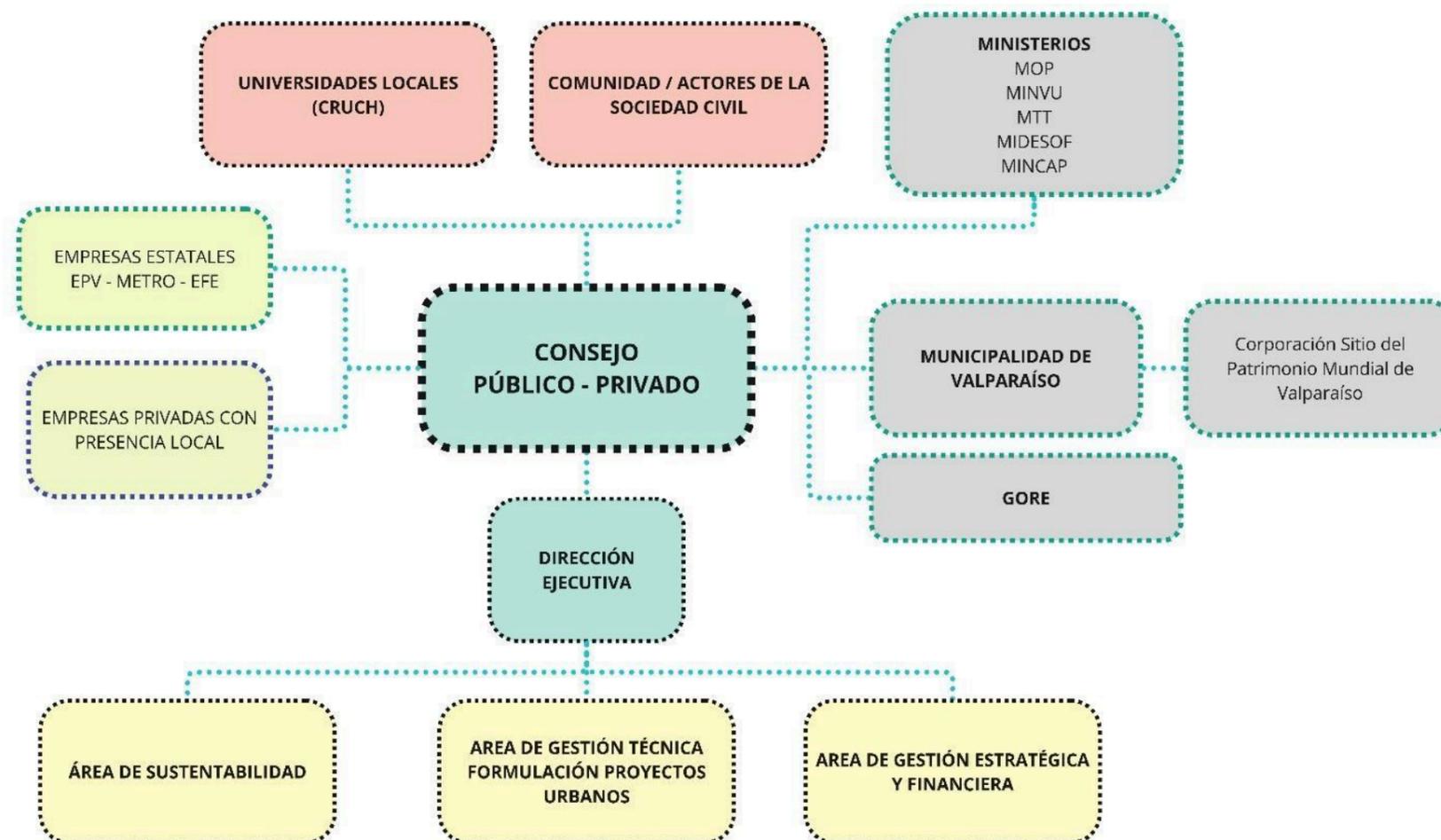


#### 6.4. Modelo de Gestión

Para la ejecución del Plan de Regeneración, se propone un modelo de gestión que nace de la línea de acción N° 8 y cumple el Objetivo N° 3, basado en la colaboración público-privada, permitiendo que actores de diferentes sectores participen en la planificación y ejecución de proyectos urbanos. Esta estructura facilita la coordinación y el consenso entre las partes involucradas, asegurando que las iniciativas se alineen con las necesidades y expectativas de la comunidad local.

Se espera gestionar financiamientos directos a través de presupuesto sectorial y convenios de programación, como también a través de la asignación de recursos vía Royalty Portuario (objetivo complementario del plan es incidir y promover modificaciones legislativas en el marco de los compromisos adquiridos por el Estado de Chile con la inscripción del Sitio del Patrimonio Mundial y la necesidad de abordar con un presupuesto especial la recuperación urbana y social de la ciudad.

Se propone la creación de una AGENCIA DE PROMOCIÓN Y GESTIÓN DEL FRENTE COSTERO URBANO integrada por actores institucionales y de la sociedad civil, con capacidad de agenciar y gestionar recursos y articular con diversas instituciones y organismos secundarios la consolidación del plan



#### 6.5. Mapa de iniciativas y Plan Maestro

El plan Maestro planteado, corresponde a la espacialización de proyectos de ejecución, que tienen directo impacto con la transformación buscada del territorio.

Corresponden a proyectos planteados en la cartera de iniciativas y tienen distintos plazos de ejecución.

**Del listado de 15 proyectos detonantes, se destacan 3 como prioritarios (señalados como 1, 2 y 3)**

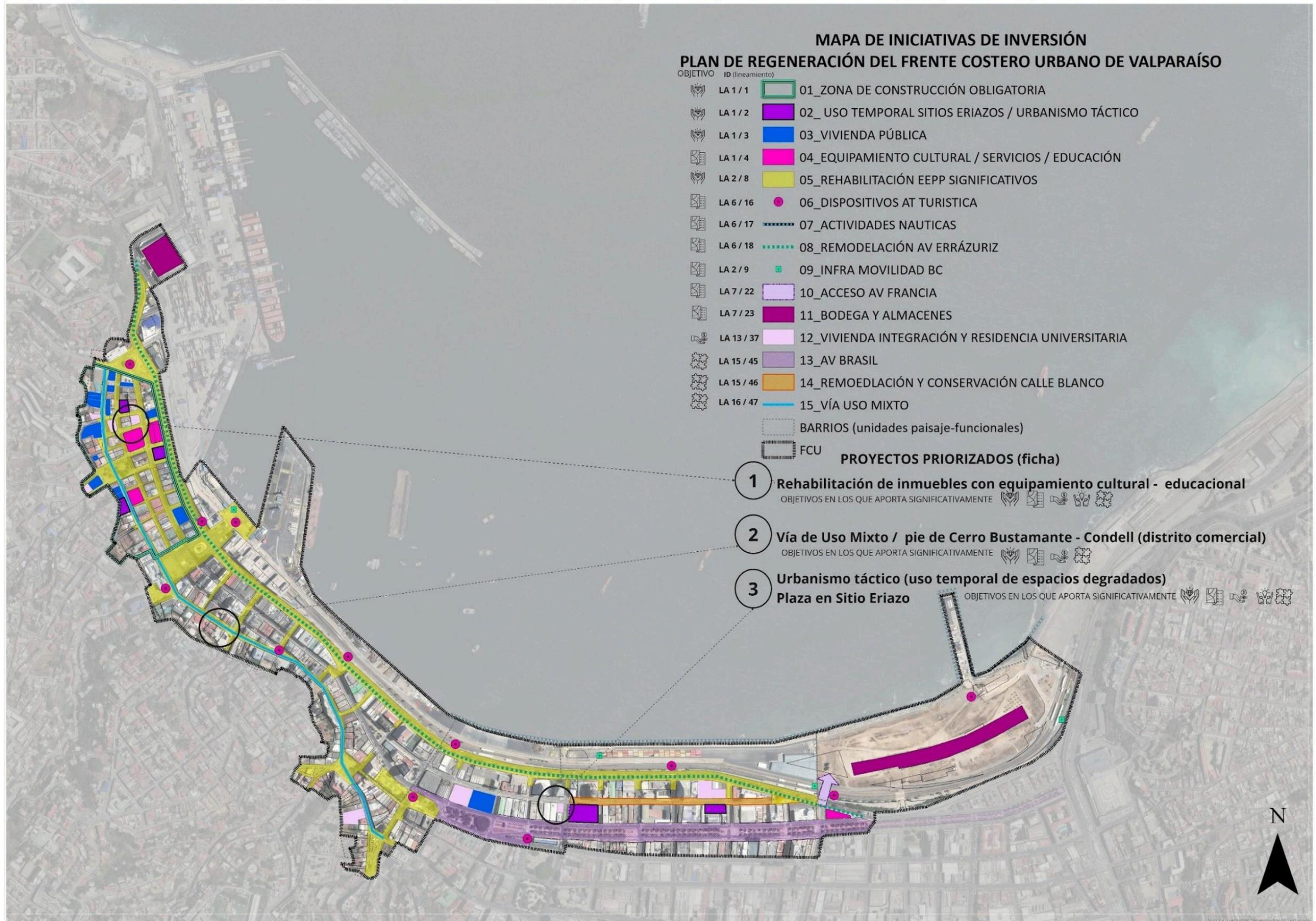
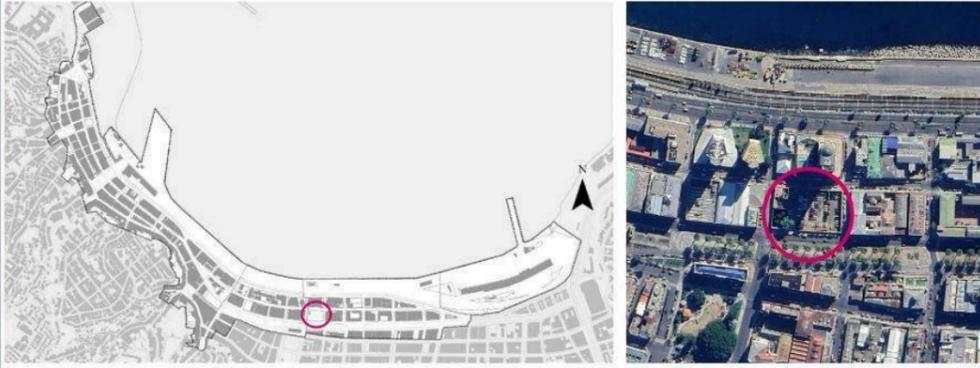
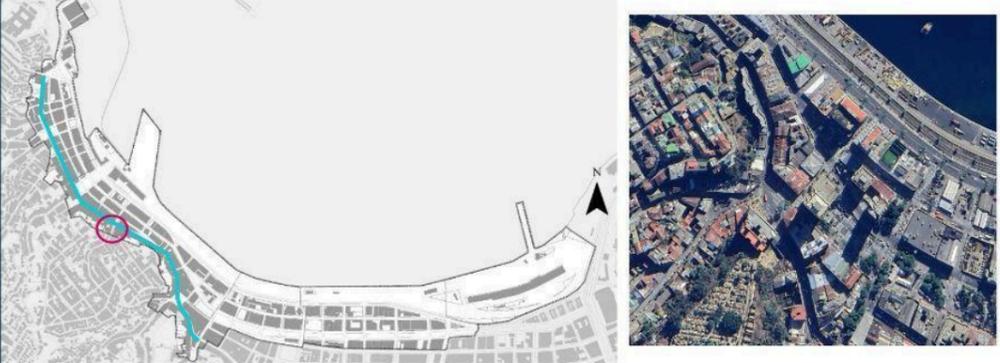
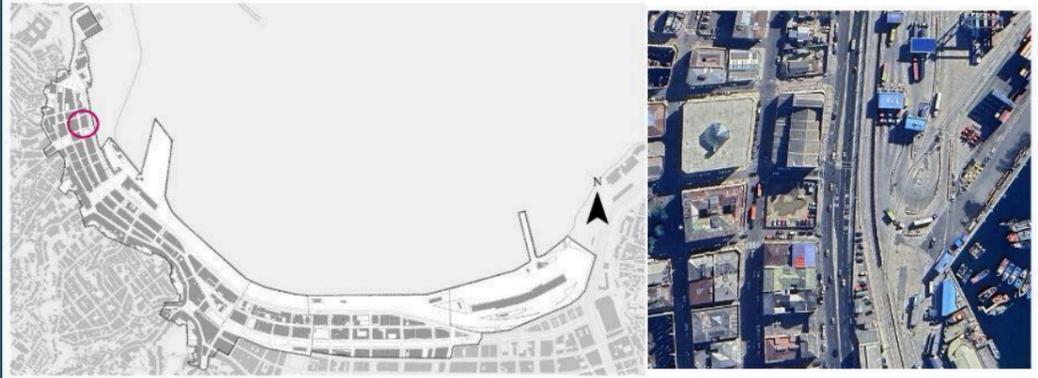


Fig.36: Mapa de proyectos Plan Maestro del Plan de Regeneración del FCU  
 Fuente: elaboración propia

6.6. Fichas de proyectos prioritarios

PLAN DE REGENERACIÓN DEL FRENTE COSTERO URBANO DE VALPARAÍSO			
IDENTIFICACIÓN	INICIATIVA	PLAN DE USO TEMPORAL DE SITOS ERIAZOS (urbanismo táctico)	
	PROYECTO	Habilitación temporal de plaza de baile urbano y actividades deportivas	
	ID EN PLAN MAESTRO	N° 3	
	ÁMBITO DE ACCIÓN	INTERVENCIÓN Y PROYECTO URBANO	
	LÍNEA DE ACCIÓN	Re-habitar el patrimonio edificado	
	OBJETIVO DEL PLAN	Rehabilitar y Revitalizar el patrimonio urbano y cultural	
DESCRIPCIÓN	El alto porcentaje de sitios desocupados en la zona del Frente Costero Urbano, genera y colabora en la percepción negativa y es expresión del efecto del deterioro y del proceso de obsolescencia actual. A partir de la identificación de espacios públicos con vocación congregante y de sitios eriazos, propiedades abandonadas y predios en desuso, se propone activar la utilización temporal, en el tiempo que intermedie para concretar proyectos definitivos. En este caso, se propone un espacio de activación comunitaria con actividades frecuentes desarrolladas en el entorno.		
ACTORES INVOLUCRADOS (PRINCIPALES)	Propietario del bien (Universidad de Valparaíso) Municipalidad de Valparaíso Comunidad y organizaciones dedicadas al deporte y baile		
EMPLAZAMIENTO O UBICACIÓN			
NIVEL DE PRIORIDAD	ALTA		
TEMPORALIDAD (PLAZO)	MEDIANO	DURACIÓN ESTIMADA	5 AÑOS (total del programa)
MONTO ESTIMADO	30 - 40 MM	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	FONDO ESPECIAL DE PROYECTOS DE INTERÉS PÚBLICO
IMAGEN OBJETIVO (REFERENTES)			

PLAN DE REGENERACIÓN DEL FRENTE COSTERO URBANO DE VALPARAÍSO			
IDENTIFICACIÓN	INICIATIVA	RECONVERSIÓN VIAL A VÍA DE USO MIXTO (Distrito comercial)	
	PROYECTO	Vía de uso mixto, de pie de cerro tramo entre Aduana y Bellavista	
	ID EN PLAN MAESTRO	N° 2 (PRIORIZADO)	
	ÁMBITO DE ACCIÓN	MOVILIDAD	
	LÍNEA DE ACCIÓN	Potenciar el rol cívico y comercial.	
	OBJETIVO DEL PLAN	Fomentar la integración y complementariedad de las vocaciones identitarias y potenciales del FCU	
DESCRIPCIÓN	<p>el proyecto de reconversión a vía de Uso mixto, busca vincular los barrios que componen el tramo de pie de cerro, a partir del fortalecimiento del distrito comercial histórico y que actualmente se encuentra en estado de decaimiento. Se busca promover un modo compartido del espacio público, en el cual se de preferencia al uso peatonal y vehicular de baja velocidad, con transporte colectivo en base a trolebuses y buses eléctricos, de forma excepcional. Se plantea implementar un nuevo perfil vial que logre adaptar el espacio para el desarrollo de actividades de intercambio para mejorar seguridad y control del espacio. SU DIMENSIÓN ES DE 1,4 KM DE LONGITUD</p>		
ACTORES INVOLUCRADOS (PRINCIPALES)	<p>MINVU - SERVIU- MOP - HACIENDA Municipalidad de Valparaíso organizaciones gremiales del rubro comercio y cultura / sociedad civil</p>		
EMPLAZAMIENTO O UBICACIÓN			
NIVEL DE PRIORIDAD	ALTA		
TEMPORALIDAD (PLAZO)	MEDIANO	DURACIÓN ESTIMADA	3 AÑOS
MONTO ESTIMADO	30 - 40 MM	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	SECTORIAL
IMAGEN OBJETIVO (REFERENTES)			

PLAN DE REGENERACIÓN DEL FRENTE COSTERO URBANO DE VALPARAÍSO			
IDENTIFICACIÓN	INICIATIVA	REHABILITACIÓN DE INMUEBLES CON USO CULTURAL Y EDUCACIONAL	
	PROYECTO	REHABILITACIÓN TEATRO PACÍFICO	
	ID EN PLAN MAESTRO	N° 1	
	ÁMBITO DE ACCIÓN	REHABILITACIÓN PATRIMONIAL	
	LÍNEA DE ACCIÓN	Re-habitar el patrimonio edificado	
	OBJETIVO DEL PLAN	Rehabilitar y Revitalizar el patrimonio urbano y cultural	
DESCRIPCIÓN	<p>El inmueble Ex Teatro Pacífico, ubicado en Barrio Puerto, forma parte de la histórica infraestructura en materia cultural de la ciudad. Actualmente se encuentra en estado de abandono, por lo cual la iniciativa busca gestionar su recuperación a través de mecanismos integrales. Por una parte, se busca que el inmueble se recupere otorgando un uso atractor de visitantes y usuarios dentro de Barrio Puerto. EL inmueble puede ser rematado, cedido, o adquirido por el estado, considerando que forma parte de los bienes culturales capaces de detonar sinergias positivas tras su recuperación.</p>		
ACTORES INVOLUCRADOS (PRINCIPALES)	<p>Propietario del bien (MACSA S.A.)  Municipalidad de Valparaíso - GORE  Comunidad y organizaciones dedicadas al deporte y baile</p>		
EMPLAZAMIENTO O UBICACIÓN			
NIVEL DE PRIORIDAD	ALTA		
TEMPORALIDAD (PLAZO)	MEDIANO	DURACIÓN ESTIMADA	11 AÑOS (total del programa)
MONTO ESTIMADO	1000 - 1500 MM	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	GORE + FONDO DE INFRAESTRUCTURA (D° PAÍS) + APORTES
IMAGEN OBJETIVO (REFERENTES)			

---

## 7. CONCLUSIONES

A modo de conclusión, es posible señalar algunos aspectos clave surgidos durante el desarrollo del proyecto de intervención,

Respecto del proceso metodológico:

- La secuencia metodológica utilizada, de análisis estratégico, es decir focalizado a partir de un marco preliminar definido ofrece la posibilidad de profundizar en ciertas líneas de investigación o generación de conocimiento que llevan a aportar elementos claves. A su vez, abre la posibilidad de conocer otros aspectos no revisados preliminarmente, pero que aportan a la conformación de la caracterización y el análisis.
- El sistema de planificación integrada, utilizada para el presente plan, plantea la oportunidad de proponer iniciativas, acciones, planes y programas con diverso impacto individual, pero que en su concatenación pueden producir cambios y resultados importantes, logrando además producir una secuencia de programación que permite continuidad en la implementación de cualquier plan.

Respecto del proceso técnico de planificación en el FCU:

- Los principales problemas identificados, en su mayoría corresponden a conflictos múltiples o con diversas aristas, por lo cual cualquier iniciativa, debe plantearse como un paquete de acciones y no como un proyecto unitario.
- La escasa capacidad de concreción de proyectos de rehabilitación patrimonial, sea como inversión pública o privada en el plan de Valparaíso, demanda otro nivel de gobernanza, y de organización, que excede con creces las capacidades y facultades de un gobierno local.
- Un plan de regeneración en Valparaíso, puede tener la capacidad de sostener un proceso de dinamización económica, a partir de la creación de puestos laborales, y de valor agregado en aquellas iniciativas, proyectos y emprendimientos que actualmente se sostienen con apoyo eventual y concursable de fondos públicos.
- La oportunidad de capitalizar de forma directa los beneficios y atributos de localización en el Frente Costero, dependen de la decisión del tipo de ampliación portuaria que el Estado de Chile decida, el dilema podría ser insistir e hipotecar el potencial turístico y cultural del frente costero, o avanzar, tal como en muchas ciudades portuarias, en una real construcción de consenso sobre la ciudad patrimonial y su puerto.

---

## 8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Texidó, Alberto. (2009). Evolución del frente marítimo. *ARQ (Santiago)*, (73), 70-73. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962009000300013>
- Rodríguez, Mabel Alarcón. (2009). Renovación del frente portuario de Valparaíso: Oportunidad de re-articulación puerto-ciudad. *Cuaderno urbano*, 8(8), 205-228. Recuperado en 29 de diciembre de 2024, de [https://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1853-36552009000100010&lng=es&tlng=es](https://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1853-36552009000100010&lng=es&tlng=es).
- Couch, C., Fraser, C., & Percy, S. (2003). *Urban regeneration in Europe*. Blackwell.
- Hall, P. (1998). *Cities in Civilization: Culture, Innovation, and Urban Order*. Weidenfeld & Nicolson.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.
- Roberts, P., & Sykes, H. (2000). *Urban regeneration: A handbook*. SAGE Publications.
- Turok, I. (2004). Cities, regions and competitiveness. *Regional Studies*, 38(9), 1069-1083.
- Creo Antofagasta, <https://creoantofagasta.cl/>
- <https://departamentosig.munivalpo.cl/>
- <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/10-intervenciones-exitosas-en-ciudades-de-america-latina-que-se-podrian-replicar/>

9. ANEXOS

ANEXO1/ FODA

Ambitos	F	O	D	A
PATRIMONIO	<p>Amplia y reconocida identificación del valor patrimonial de la ciudad en diversos ámbitos, ciudadano e institucional.</p> <p>Nueva figura para la gobernanza del Sitio del Patrimonio Mundial. Corporación del SPM, presidida por gobierno local e integra otras instituciones público privadas</p> <p>El 98% del total de los ICH (81) se encuentra en estado regular a bueno, con posibilidades de recuperación o rehabilitación</p> <p>Dentro del Área de estudio (AE) es posible diferenciar 5 subsistemas de barrios, con atributos singulares, y funciones potencialmente complementarias.</p> <p>Alta autenticidad en la dinámica de usos de los espacios públicos, convive con turismo emergente.</p> <p>El uso Educativo del Barrio Universitario como parte del valor patrimonial, muestra tendencia al fortalecimiento.</p>	<p>Creación de la <b>Corporación del Sitio del Patrimonio Mundial</b>, aumenta posibilidad de gestionar fondos y establecer mecanismos para detener deterioro.</p> <p>Estudio para la actualización del PRC se encuentra en curso, <b>posibilidad de modificar normativa en materia patrimonial.</b></p> <p>Declaración de <b>Patrimonio en Peligro</b> de UNESCO, posibilita medidas de emergencia y rescate.</p> <p>Discusión legislativa en curso del <b>proyecto de Ley de Patrimonio</b> plantea actualizar los mecanismos de protección y tuición de los bienes patrimoniales.</p> <p>Instalación de <b>nuevos equipamientos educativos</b> en Barrio Cívico y Barrio Puerto. Tendencia a la diversificación de usos, y a aumentar la complejidad.</p> <p>Reciente implementación del Subsidio <b>DS-27 MINVU</b> (mejoramiento) en el Sector del SPM, eventual extensión según resultados.</p> <p><b>Apertura parcial de sectores del frente costero portuario</b>, para uso ciudadano, como medidas de compensación de proyecto TCVAL.</p> <p>Desarrollo de proyecto complementario de EPV "<b>Plan Estratégico de zona costera</b>", puede arrojar líneas de acción a futuro.</p>	<p><b>Superposición normativa</b> de protección patrimonial (Ley 17.288 + Art 60° Lguc) en parte del AE.</p> <p>La <b>gobernanza</b> patrimonial se encuentra <b>disgregada y carece de articulación</b> adecuada.</p> <p><b>Sesgo normativo en la protección patrimonial</b>, ausencia de mecanismos y herramientas para la gestión patrimonial.</p> <p>Escasa, insuficiente y <b>fallida inversión estatal</b> en proyectos de <b>recuperación patrimonial.</b></p> <p><b>Proyectos de rehabilitación privados no ejecutados</b> durante los últimos 15 años, preferentemente en Barrio Puerto. (gobernabilidad)</p> <p><b>Creciente pérdida de patrimonio urbano</b> y cultural a causa de siniestros y derrumbes frecuentes.</p> <p><b>Patrimonio deshabitado.</b> Escaso uso residencial impacta en la subutilización del espacio urbano y la producción de actividades</p> <p>A 21 años de la inscripción, <b>no existe Plan de Gestión y Manejo</b> para el Sitio del Patrimonio Mundial.</p> <p><b>Alta proporción de sitios eriazos e inmuebles abandonados.</b> (mayor al 10%), ubicados en sectores de alto flujo.</p> <p>Un <b>63% de los sitios Eriazos, se localizan en Barrio Puerto.</b> El resto se distribuye entre Barrio Cívico - Prat y Universitario</p> <p>Subsistemas de barrios (5) tienen un <b>alta especialización y bajo nivel de complejidad.</b></p> <p><b>Espacios Públicos descuidados</b>, fachadas de edificaciones mayoritariamente vandalizadas y sin mantenimiento. <b>Aspecto físico del deterioro y el abandono.</b></p> <p>Alta <b>desocupación en los niveles superiores</b> de edificaciones en el AE.</p> <p>El borde costero, sólo tiene uso y acceso ciudadano en dos puntos extremos del AE. <b>El frente costero no es de uso público.</b></p> <p><b>Tugurización del espacio.</b> Todo el plan es un lugar propicio para incivildades y ocupación informal / seguridad</p> <p>Proceso de <b>despoblamiento acelerado.</b> Pérdida del 40% de población en 15 años.</p> <p><b>Aumento sostenido de la criminalidad</b> en sectores centrales y turísticos</p> <p>Desarrollo de <b>actividades comerciales y turísticas sin soporte suficiente en materia de seguridad</b>, definen tendencia a la proliferación de espacios inseguros.</p> <p>En general y mayoritariamente, las actividades tienen <b>baja temporalidad</b>, funciona con horarios de oficina (09:00 a 18:00) y días hábiles.</p> <p><b>Escasa diversidad y mixtura de actividades</b>, predominio de comercio asociado a servicios públicos y oficinas.</p> <p><b>Desequilibrio en el rol turístico.</b> No es predominante ni significativo respecto de otras áreas de la ciudad a pesar de la capacidad potencial.</p>	<p>El proyecto de ampliación portuaria actualmente en evaluación (TCVAL), <b>representa una amenaza a la dimensión patrimonial</b>, toda vez que se localiza en el frente costero, eliminando la oportunidad de aprovechar mayores beneficios de un borde costero despejado y eventualmente abierto al uso ciudadano y turístico.</p> <p><b>No existe incentivo para la rehabilitación ni</b> mantención de inmuebles, para promover el repoblamiento del barrio puerto.</p> <p><b>Excepciones de Ley de Integración Urbana no permite la aplicación de planes maestros de regeneración urbana.</b></p> <p>Aumento de riesgos por fricción peatonal / <b>modos motorizado - peatonal conviven en espacio reducido.</b></p> <p>Proyecto <b>Parque Barón no contempla el desarrollo de una propuesta de habilitación de la Bodega Simón Bolívar.</b></p> <p><b>Deterioro de la imagen urbana</b> percibida internacionalmente.</p> <p><b>Infraestructura portuaria</b> ubicada en el mar, <b>aumenta la exposición de los sectores de mayor afluencia de público.</b></p> <p><b>Altos niveles de inseguridad</b>, se expresan mayoritariamente en el plan de la ciudad y preferentemente en espacios públicos de alta afluencia (plazas y sectores turísticos)</p> <p><b>Estigmatización</b> de la ciudad puerto</p> <p><b>Falta de instrumentos para incentivo y apoyo económico</b> para la mantención de edificaciones</p> <p><b>Disminución progresiva y acelerada del rubro de servicios</b>, empresas y turismo no ocasional en toda el AE. Migración a comunas aledañas.</p> <p><b>Muy alta dependencia de la región metropolitana</b> para el desarrollo del <b>turismo</b>, concentra viajes ocasionales, con escasa permanencia.</p> <p><b>Falta de consolidación</b> del potencial que concentran las <b>actividades nauticas</b> en relación con desarrollo turístico.</p>
FÍSICO - CONSTRUÍDO	<p>el AE tiene un alto potencial de edificabilidad, considerando la posibilidad de recuperación y rehabilitación de inmuebles existentes.</p> <p>Óptima dimensión y distancias del frente costero urbano ofrece un tramo de ciudad caminable y en contacto con borde costero.</p> <p>Predominio de fachada continua y volumetrías compactas, con potencial de diversidad de usos.</p> <p>el AE se emplaza y enfrenta uno de los principales atributos de la ciudad, el borde costero y vista al mar.</p>	<p>Principal <b>actividad atractora</b> de viajes a Valparaíso son con destino de <b>educación.</b></p> <p><b>Alta presencia de equipamiento educativo</b> existente y en desarrollo en el Barrio Universitarios</p> <p>El proyecto de <b>tren Valparaíso - Santiago</b>, actualmente en evaluación, tiene como destino terminal, la Estación Puerto. Crece la red de conectividad.</p> <p>Desarrollo de <b>actividades nauticas en el borde costero, permanente</b> pero incipiente.</p> <p><b>Existe capacidad instalada</b> y potencial, de equipamiento y servicios turísticos de alto estándar (hotelería y restaurante)</p>	<p>Un <b>63% de los sitios Eriazos, se localizan en Barrio Puerto.</b> El resto se distribuye entre Barrio Cívico - Prat y Universitario</p> <p>Subsistemas de barrios (5) tienen un <b>alta especialización y bajo nivel de complejidad.</b></p> <p><b>Espacios Públicos descuidados</b>, fachadas de edificaciones mayoritariamente vandalizadas y sin mantenimiento. <b>Aspecto físico del deterioro y el abandono.</b></p> <p>Alta <b>desocupación en los niveles superiores</b> de edificaciones en el AE.</p> <p>El borde costero, sólo tiene uso y acceso ciudadano en dos puntos extremos del AE. <b>El frente costero no es de uso público.</b></p> <p><b>Tugurización del espacio.</b> Todo el plan es un lugar propicio para incivildades y ocupación informal / seguridad</p> <p>Proceso de <b>despoblamiento acelerado.</b> Pérdida del 40% de población en 15 años.</p> <p><b>Aumento sostenido de la criminalidad</b> en sectores centrales y turísticos</p> <p>Desarrollo de <b>actividades comerciales y turísticas sin soporte suficiente en materia de seguridad</b>, definen tendencia a la proliferación de espacios inseguros.</p> <p>En general y mayoritariamente, las actividades tienen <b>baja temporalidad</b>, funciona con horarios de oficina (09:00 a 18:00) y días hábiles.</p> <p><b>Escasa diversidad y mixtura de actividades</b>, predominio de comercio asociado a servicios públicos y oficinas.</p> <p><b>Desequilibrio en el rol turístico.</b> No es predominante ni significativo respecto de otras áreas de la ciudad a pesar de la capacidad potencial.</p>	<p><b>Altos niveles de inseguridad</b>, se expresan mayoritariamente en el plan de la ciudad y preferentemente en espacios públicos de alta afluencia (plazas y sectores turísticos)</p> <p><b>Estigmatización</b> de la ciudad puerto</p> <p><b>Falta de instrumentos para incentivo y apoyo económico</b> para la mantención de edificaciones</p> <p><b>Disminución progresiva y acelerada del rubro de servicios</b>, empresas y turismo no ocasional en toda el AE. Migración a comunas aledañas.</p> <p><b>Muy alta dependencia de la región metropolitana</b> para el desarrollo del <b>turismo</b>, concentra viajes ocasionales, con escasa permanencia.</p> <p><b>Falta de consolidación</b> del potencial que concentran las <b>actividades nauticas</b> en relación con desarrollo turístico.</p>
SOCIO-DEMOGRÁFICO	<p>Existe una importante red de activación social, que busca activar los principales barrios del plan, principalmente localizado en Barrio Puerto.</p> <p>Existe uso cotidiano de los principales espacios públicos. Permanecen actividades propias de la identidad de cada barrio.</p> <p>Alta identificación de cada barrio como unidad de paisaje cultural. Se conserva carácter de autenticidad.</p> <p>Existe capacidad instalada para soportar procesos de activación económica, usos comercio, turismo, cultura y educación, además de servicios asociados (primeras plantas mayoritariamente comerciales)</p> <p>Barrio Prat, centro del AE, concentra la mayor diversidad de patentes comerciales y mixtura de usos y funciones.</p> <p>Barrio Puerto observa tendencia incipiente de concentración de actividades orientadas al comercio asociado a turismo.</p> <p>Tendencia actual al desarrollo de actividades y emprendimientos relacionados con economías creativas.</p>	<p>Principal <b>actividad atractora</b> de viajes a Valparaíso son con destino de <b>educación.</b></p> <p><b>Alta presencia de equipamiento educativo</b> existente y en desarrollo en el Barrio Universitarios</p> <p>El proyecto de <b>tren Valparaíso - Santiago</b>, actualmente en evaluación, tiene como destino terminal, la Estación Puerto. Crece la red de conectividad.</p> <p>Desarrollo de <b>actividades nauticas en el borde costero, permanente</b> pero incipiente.</p> <p><b>Existe capacidad instalada</b> y potencial, de equipamiento y servicios turísticos de alto estándar (hotelería y restaurante)</p>	<p>Un <b>63% de los sitios Eriazos, se localizan en Barrio Puerto.</b> El resto se distribuye entre Barrio Cívico - Prat y Universitario</p> <p>Subsistemas de barrios (5) tienen un <b>alta especialización y bajo nivel de complejidad.</b></p> <p><b>Espacios Públicos descuidados</b>, fachadas de edificaciones mayoritariamente vandalizadas y sin mantenimiento. <b>Aspecto físico del deterioro y el abandono.</b></p> <p>Alta <b>desocupación en los niveles superiores</b> de edificaciones en el AE.</p> <p>El borde costero, sólo tiene uso y acceso ciudadano en dos puntos extremos del AE. <b>El frente costero no es de uso público.</b></p> <p><b>Tugurización del espacio.</b> Todo el plan es un lugar propicio para incivildades y ocupación informal / seguridad</p> <p>Proceso de <b>despoblamiento acelerado.</b> Pérdida del 40% de población en 15 años.</p> <p><b>Aumento sostenido de la criminalidad</b> en sectores centrales y turísticos</p> <p>Desarrollo de <b>actividades comerciales y turísticas sin soporte suficiente en materia de seguridad</b>, definen tendencia a la proliferación de espacios inseguros.</p> <p>En general y mayoritariamente, las actividades tienen <b>baja temporalidad</b>, funciona con horarios de oficina (09:00 a 18:00) y días hábiles.</p> <p><b>Escasa diversidad y mixtura de actividades</b>, predominio de comercio asociado a servicios públicos y oficinas.</p> <p><b>Desequilibrio en el rol turístico.</b> No es predominante ni significativo respecto de otras áreas de la ciudad a pesar de la capacidad potencial.</p>	<p><b>Altos niveles de inseguridad</b>, se expresan mayoritariamente en el plan de la ciudad y preferentemente en espacios públicos de alta afluencia (plazas y sectores turísticos)</p> <p><b>Estigmatización</b> de la ciudad puerto</p> <p><b>Falta de instrumentos para incentivo y apoyo económico</b> para la mantención de edificaciones</p> <p><b>Disminución progresiva y acelerada del rubro de servicios</b>, empresas y turismo no ocasional en toda el AE. Migración a comunas aledañas.</p> <p><b>Muy alta dependencia de la región metropolitana</b> para el desarrollo del <b>turismo</b>, concentra viajes ocasionales, con escasa permanencia.</p> <p><b>Falta de consolidación</b> del potencial que concentran las <b>actividades nauticas</b> en relación con desarrollo turístico.</p>
ECONÓMICO	<p>Existe capacidad instalada para soportar procesos de activación económica, usos comercio, turismo, cultura y educación, además de servicios asociados (primeras plantas mayoritariamente comerciales)</p> <p>Barrio Prat, centro del AE, concentra la mayor diversidad de patentes comerciales y mixtura de usos y funciones.</p> <p>Barrio Puerto observa tendencia incipiente de concentración de actividades orientadas al comercio asociado a turismo.</p> <p>Tendencia actual al desarrollo de actividades y emprendimientos relacionados con economías creativas.</p>	<p>Principal <b>actividad atractora</b> de viajes a Valparaíso son con destino de <b>educación.</b></p> <p><b>Alta presencia de equipamiento educativo</b> existente y en desarrollo en el Barrio Universitarios</p> <p>El proyecto de <b>tren Valparaíso - Santiago</b>, actualmente en evaluación, tiene como destino terminal, la Estación Puerto. Crece la red de conectividad.</p> <p>Desarrollo de <b>actividades nauticas en el borde costero, permanente</b> pero incipiente.</p> <p><b>Existe capacidad instalada</b> y potencial, de equipamiento y servicios turísticos de alto estándar (hotelería y restaurante)</p>	<p>Un <b>63% de los sitios Eriazos, se localizan en Barrio Puerto.</b> El resto se distribuye entre Barrio Cívico - Prat y Universitario</p> <p>Subsistemas de barrios (5) tienen un <b>alta especialización y bajo nivel de complejidad.</b></p> <p><b>Espacios Públicos descuidados</b>, fachadas de edificaciones mayoritariamente vandalizadas y sin mantenimiento. <b>Aspecto físico del deterioro y el abandono.</b></p> <p>Alta <b>desocupación en los niveles superiores</b> de edificaciones en el AE.</p> <p>El borde costero, sólo tiene uso y acceso ciudadano en dos puntos extremos del AE. <b>El frente costero no es de uso público.</b></p> <p><b>Tugurización del espacio.</b> Todo el plan es un lugar propicio para incivildades y ocupación informal / seguridad</p> <p>Proceso de <b>despoblamiento acelerado.</b> Pérdida del 40% de población en 15 años.</p> <p><b>Aumento sostenido de la criminalidad</b> en sectores centrales y turísticos</p> <p>Desarrollo de <b>actividades comerciales y turísticas sin soporte suficiente en materia de seguridad</b>, definen tendencia a la proliferación de espacios inseguros.</p> <p>En general y mayoritariamente, las actividades tienen <b>baja temporalidad</b>, funciona con horarios de oficina (09:00 a 18:00) y días hábiles.</p> <p><b>Escasa diversidad y mixtura de actividades</b>, predominio de comercio asociado a servicios públicos y oficinas.</p> <p><b>Desequilibrio en el rol turístico.</b> No es predominante ni significativo respecto de otras áreas de la ciudad a pesar de la capacidad potencial.</p>	<p><b>Altos niveles de inseguridad</b>, se expresan mayoritariamente en el plan de la ciudad y preferentemente en espacios públicos de alta afluencia (plazas y sectores turísticos)</p> <p><b>Estigmatización</b> de la ciudad puerto</p> <p><b>Falta de instrumentos para incentivo y apoyo económico</b> para la mantención de edificaciones</p> <p><b>Disminución progresiva y acelerada del rubro de servicios</b>, empresas y turismo no ocasional en toda el AE. Migración a comunas aledañas.</p> <p><b>Muy alta dependencia de la región metropolitana</b> para el desarrollo del <b>turismo</b>, concentra viajes ocasionales, con escasa permanencia.</p> <p><b>Falta de consolidación</b> del potencial que concentran las <b>actividades nauticas</b> en relación con desarrollo turístico.</p>



ANEXO 3 / MATRIZ DE PRIORIZACIÓN DE INICIATIVAS

Principales problemáticas y desafíos				REGULACIÓN INVERSIÓN GESTIÓN		MATRIZ DE PRIORIZACIÓN / AHP- evaluación de impacto 3= aporta significativamente / 2= aporta indirectamente / 1= aporta en complemento con otra iniciativa / 0= no se relaciona											
FCD	OBJETIVOS GENERALES	LÍNEAS DE ACCIÓN	ID LA	N°	INICIATIVAS	ÁMBITO DE LA INICIATIVA	Rehabilitar y Revitalizar el patrimonio urbano y cultural	Promover y potenciar la vocación turística del Frente Costero Urbano como catalizador de la recuperación urbana y económica	Establecer mecanismos de gobernanza idóneo y permanente para la regeneración integral del FCU	Promover cambios en el sistema de gobernabilidad y sus instrumentos dentro del FCU (acordes con el desafío y replicables en caso de éxito)	Impulsar un proceso para revertir las condiciones de decaimiento económico y social	Promover y potenciar la participación ciudadana efectiva en el proceso de regeneración urbana	Fomentar la integración y complementariedad de las vocaciones identitarias y potenciales del FCU	SUB TOTAL	aporta significativamente con 5 o más de los objetivos	aporta significativamente con 4 de los objetivos	aporta significativamente con 3 de los objetivos
Deterioro de las condiciones físicas del patrimonio cultural y de espacios públicos significativos	Rehabilitar y Revitalizar el patrimonio urbano y cultural	Re-habitar el patrimonio edificado	LA.1	1	Zona de construcción obligatoria	MODIFICACIÓN PRC	3	1	0	3	2	1	3	13		1	
			LA.1	2	Plan de uso temporal de sitios eriazos (urbanismo táctico)	INTERVENCIÓN Y PROYECTO URBANO	3	3	2	1	3	3	3	16			
			LA.1	3	Adquisición de sitios eriazos o prop abandonadas para vivienda pública	INTERVENCIÓN Y PROYECTO URBANO	3	2	0	2	3	0	2	12		1	
			LA.1	4	Programa de Rehabilitación de Inmuebles con equipamiento cultural y educacional (Teatro Pacífico / Palacio Subcaseaux / Mercado Puerto / Edificio UV / Almacenes Fiscales armada)	REHABILITACIÓN PATRIMONIAL	3	3	0	0	3	3	3	15			
			LA.1	5	Diseñar instrumentos para identificar vocaciones potenciadoras de nuevos usos en edificios subutilizados, cerrados o abandonados	REHABILITACIÓN PATRIMONIAL	3	3	1	2	2	1	3	15			1
			LA.1	6	Diseño de estrategia de repoblamiento con incentivos para el fomento de vivienda pública y privada en el FCU como complemento al plan Ciudades Justas MINVU	VIVIENDA	3	1	2	2	3	1	0	12			
			LA.1	7	Programa de actualización de instalaciones domiciliarias (apoyo y subsidio)	REHABILITACIÓN PATRIMONIAL	3	0	0	0	2	1	0	6			
		LA.2	8	Plan de recuperación y rehabilitación de espacios públicos significativos o emblemáticos	INTERVENCIÓN Y PROYECTO URBANO	3	3	2	1	3	3	1	16		1	1	
		LA.2	9	Diseñar e implementar un Plan de movilidad adecuado para el desarrollo de actividades mixtas con enfoque en el turismo y el comercio local	MOVILIDAD	3	3	0	2	3	2	3	16		1		
		LA.2	10	Diseño y actualización del sistema de ordenanzas locales para la gestión y ordenamiento del espacio público	NORMATIVA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	3	3	1	3	1	2	2	15				
		LA.3	11	Adecuación de normativa urbanística con normas apropiadas para el fomento de la rehabilitación	MODIFICACIÓN PRC	3	1	0	3	3	3	2	15		1		
		LA.3	12	Incorporar incentivos normativos para la promoción de actividades mixtas	MODIFICACIÓN PRC	3	3	1	3	3	1	3	17			1	
		LA.4	13	Convenio de programación intersectorial de infraestructura pública para la rehabilitación y regeneración urbana	INTERVENCIÓN Y PROYECTO URBANO	3	2	2	1	3	1	3	15			1	
		LA.5	14	Incorporar incentivos normativos para fomentar la inversión en obras nuevas	MODIFICACIÓN PRC	3	2	1	1	3	0	1	11				
		LA.5	15	Implementar y aplicar exenciones tributarias para la promoción de inversión privada en rehabilitación de inmuebles	NORMATIVA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	3	3	0	0	3	0	2	11			1	
Rol patrimonial y potencial turístico del frente costero no aprovechado como fortaleza.	Promover y potenciar de la vocación turística del Frente Costero Urbano como catalizador de la recuperación urbana y económica	Promover y potenciar de la vocación turística del Frente Costero Urbano	LA.6	16	Implementación y construcción de una red de dispositivos de atención turística	EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA	1	3	1	0	2	0	2	9			
			LA.6	17	Programa de habilitación de Parque y Muelle Barón para actividades náuticas	INTERVENCIÓN Y PROYECTO URBANO	1	3	2	2	3	1	3	15			
			LA.6	18	Remodelación Av. Errázuriz con adecuación de perfil para incentivar el uso peatonal	INTERVENCIÓN Y PROYECTO URBANO	3	3	1	0	3	1	3	14		1	
			LA.6	19	Desarrollo de equipamiento para actividades complementarias al rol educacional y universitario (extensión y turismo MICE)	EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA	3	3	2	1	3	0	3	15		1	
			LA.6	20	Herramientas de fomento y fortalecimiento permanente de economías creativas en el FCU	FOMENTO DE LA ECONOMÍA LOCAL	3	3	2	0	3	1	3	15		1	
		LA.7	21	Recuperación, rehabilitación y adecuación de infraestructura pública de movilidad y espacios públicos en el borde costero.	MOVILIDAD	3	3	0	0	2	1	2	11				
		LA.7	22	Remodelación y habilitación de Acceso Francia al Bordo costero y Parque Barón	INTERVENCIÓN Y PROYECTO URBANO	1	3	0	0	3	0	3	10				
		LA.7	23	Rehabilitación Bodega Simón Bolívar para usos mixtos asociados a investigación, cultura y turismo MICE	REHABILITACIÓN PATRIMONIAL	3	3	0	1	3	1	3	14		1		
		LA.7	24	Programa de apoyo, incentivo y fortalecimiento de emprendimientos relacionados con actividades náuticas, turismo azul y sus servicios complementarios.	FOMENTO DE LA ECONOMÍA LOCAL	2	3	1	2	3	1	2	14				
		LA.8	25	Creación e implementación de una agencia de promoción y gestión nacional e internacional del FCU	GESTIÓN URBANA Y GOBERNANZA	3	3	3	3	3	2	3	20				
Sistema disfuncional de gobernanza y gobernabilidad	Establecer mecanismos de gobernanza idóneo y permanente para la regeneración integral del FCU	LA.8	26	Creación de Mesa de Articulación, coordinación y control interinstitucional para seguimiento de Convenio programación e iniciativas del plan	GESTIÓN URBANA Y GOBERNANZA	3	3	3	3	2	0	0	14		1		
		LA.9	27	Fortalecer la capacidad organizativa de los distintos actores y organizaciones locales presentes en los barrios del FCU	GESTIÓN URBANA Y GOBERNANZA	2	2	3	2	2	3	2	16				
	Promover cambios en el sistema de gobernabilidad y sus instrumentos dentro del FCU (acordes con el desafío y replicables en caso de éxito)	LA.10	28	Promover cambios legislativos en materia patrimonial y de vivienda para permitir la reactivación económica y la implementación de la regeneración urbana	MODIFICACIÓN PRC	3	2	3	3	3	0	1	15		1		
		LA.10	29	Permitir que las zonas bajo protección oficial, sean objeto de Planes Maestros de Regeneración Minvu (art. 89 LGUC)	NORMATIVA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	3	1	2	3	3	0	2	14				
Vulnerabilidad social y económica. Problemas de seguridad, estigmatización y despoamiento.	Dinamizar la economía urbana, potenciar base local, atraer actividades emergentes y sostenibles	Mejorando condiciones de seguridad urbana.	LA.11	30	Programa de seguridad integrado y coordinado (público y privado)	GESTIÓN URBANA Y GOBERNANZA	2	3	3	1	3	2	1	15			
			LA.11	31	Construcción de dispositivos de seguridad y servicios higiénicos en el FCU	EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA	2	3	0	0	2	0	3	10			
			LA.11	32	Programa de capacitación en gestión de riesgos urbano ambientales a actores locales del FCU (incendio estructural, tsunami, sismos)	GESTIÓN URBANA Y GOBERNANZA	3	3	2	2	1	3	1	15			
		LA.12	33	Implementar exenciones tributarias para la promoción de inversión privada en materia de servicios turísticos, culturales y comerciales en el FCU	FOMENTO DE LA ECONOMÍA LOCAL	3	3	1	2	3	0	2	14				
		LA.12	34	Programa de fortalecimiento del comercio local del FCU	FOMENTO DE LA ECONOMÍA LOCAL	3	2	0	1	3	1	3	13				
	Promover y detonar el repoblamiento integrado del Frente Costero Urbano	Fomentar desarrollo de actividades dinamizadoras de la economía local	LA.12	35	Programa de fomento, regularización, saneamiento y fortalecimiento del comercio del rubro gastronómico y de alojamiento	FOMENTO DE LA ECONOMÍA LOCAL	3	3	0	0	3	0	3	12		1	
			LA.12	36	Programa de incentivos y atracción de empresas B con foco en la industria creativa y servicios aduaneros	FOMENTO DE LA ECONOMÍA LOCAL	3	3	1	1	3	1	3	15		1	
			LA.13	37	Recuperación de edificios para vivienda de integración social	VIVIENDA	3	2	1	1	3	2	3	15			
			LA.13	38	Creación de un Banco de Suelos y de Propiedades	VIVIENDA	2	3	1	0	3	0	3	12			
			LA.13	39	Normativa para promover e incentivar densificación equilibrada, para repoblar el FCU en coherencia con las características identitarias, aptitud y vocación identificada	MODIFICACIÓN PRC	3	2	0	3	3	0	2	13			
Incentivar la participación ciudadana efectiva en el proceso de regeneración urbana.	Fortalecimiento del capital social para la gestión y manejo del FCU	LA.14	40	Programa de Formación de gestores culturales y de liderazgo	GESTIÓN URBANA Y GOBERNANZA	2	3	3	1	3	3	2	17		1		
		LA.14	41	Programa de capacitación y certificación de guías turísticos locales	GESTIÓN URBANA Y GOBERNANZA	2	3	2	2	3	2	2	16				
		LA.14	42	Programa de educación patrimonial para ciudadanía y organizaciones comunitarias	GESTIÓN URBANA Y GOBERNANZA	3	3	3	2	2	1	1	15				
		LA.14	43	Promoción de actividades culturales con estrategia de cartelera permanente	MARKETING URBANO	3	3	1	1	2	2	2	14				
		LA.15	44	Programa de fomento y promoción de servicios complementarios a la actividad educacional del eje Brasil. Distrito educación e investigación	MARKETING URBANO	2	2	2	0	3	0	2	11				
		LA.15	45	Remodelación y Rehabilitación AV Brasil	INTERVENCIÓN Y PROYECTO URBANO	3	3	1	2	3	2	3	17		1		
		LA.15	46	Remodelación Calle Blanco tramo Edwards - General Cruz	INTERVENCIÓN Y PROYECTO URBANO	2	3	1	0	3	2	3	14				
Potenciar el rol cívico y comercial.	Fomentar la integración y complementariedad de las vocaciones identitarias y potenciales del FCU	LA.16	47	Reconversión vial a vía de uso mixto de pie de cerro tramo entre Aduana y Bellavista	MOVILIDAD	3	3	0	0	3	1	3	13		1		
		LA.16	48	Creación de un distrito cultural y comercial en Barrio Puerto	FOMENTO DE LA ECONOMÍA LOCAL	3	3	2	1	3	1	3	16		1		
		LA.16	49	Creación del distrito comercial pie de cerro / bustamante- serrano- prat- esmeralda- condel	FOMENTO DE LA ECONOMÍA LOCAL	3	3	1	0	3	2	3	15		1		
		LA.16	50	Implementación de un plan comunicacional que posicione el plan de regeneración y de servicios	MARKETING URBANO	3	3	1	1	3	1	3	15		1		
		LA.17	50	Visibilizar el plan de regeneración del FCU	MARKETING URBANO	3	3	1	1	3	1	3	15		1		