

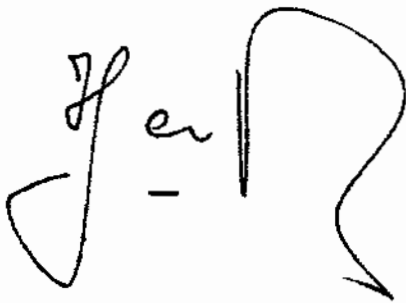
ANEXO H

Para efectos de lo dispuesto en la sección 16.1 (d), el Contratante tendrá la posibilidad de ejercer la facultad allí indicada, solo en cuanto se desmejoraren en perjuicio del Contratante, los siguientes aspectos de planificación territorial vigentes, de modo tal que no pudieren llevarse a efecto en el proyecto.

- 1) Trazados viales del área de concesión;
- 2) Altura máxima de las edificaciones en el sector identificado como V-9 en el plan regulador vigente a la fecha de presentación de Ofertas, para llegar a un máximo 13,5 metros (trece coma cinco metros), considerando para llegar a dicho máximo, la aplicación de todas las normas que resulten pertinentes, incluyendo aquellas relativas la Conjunto Armónico, para lo que el Contratante hará en tiempo y forma, la o las respectivas presentaciones, conforme a los usos comunes para la obtención de dicha calificación. Para estos efectos se establece que para determinar el nivel cero (0) en el Área de Proyecto se estará a lo que determine la autoridad correspondiente, según los procedimientos normales para la aprobación de proyectos.
- 3) Declaración explícita de que en el Área de Concesión puede construirse equipamiento urbano mayor, en el evento que tal declaración fuese necesaria para la ejecución del proyecto del Contratante indicado en su Plan de Negocios Referencial, y en el entendido de que el Contratante hará en tiempo y forma, la o las

respectivas presentaciones que se le requieran, conforme a los usos comunes para tal declaración.

En conformidad con lo indicado, el Contratante modifica el Número dos del punto Cinco de "Solicitudes de Ajustes de Acuerdo al Anexo H", de la Letra A. "Descripción del Plan", del documento denominado "Plan de Negocios Referencial", presentado en su Oferta de fecha Agosto de 2006, en el sentido de fijar como altura máxima 13,5 metros para el sector V9.



A 2.01

PROTOCOLIZADO CON ESTA FECHA Y
BAJO EL NUMERO 7393 - 2009
AGREGADO AL FINAL DEL REGISTRO
DE ESTA NOTARIA.

VALPARAISO 05 NOV. 2009

MARCOS ANDRES DIAZ LEON
NOTARIO PUBLICO
VALPARAISO

011



**ANEXO III
MEMORIA
Y
PLAN DE EXIGENCIAS MINIMAS**

**CONTRATO DE CONCESION Y ARRENDAMIENTO
PROYECTO PUERTO BARON"**

MODIFICACION N° 1

Handwritten signature



INTRODUCCIÓN

[Handwritten signature]

0011

PRESENTACION

Empresa Portuaria Valparaíso, en adelante también EPV o la Empresa, tiene entre sus objetivos promover el desarrollo de carácter portuario - turístico, y comercial en el terreno situado en el borde costero del sector Barón de la ciudad de Valparaíso, Puerto Barón, dentro del recinto portuario de la misma Empresa.



Por su localización y tamaño del terreno, su relación con el centro de la ciudad y el que este proyecto se enmarque dentro de las iniciativas de conmemoración del Bicentenario, el desarrollo del proyecto significa no solo una oportunidad de negocio de gran potencial, sino además, una oportunidad de desarrollo económico y urbanístico de relevancia para la ciudad de Valparaíso, en cuanto a abrir un nuevo distrito de borde costero para la ciudad.

Es más, el borde costero se ha identificado como un polo de desarrollo y atracción, y como una pieza fundamental de la recuperación económica-urbana de la ciudad de Valparaíso. El borde costero es un bien finito y único, de ahí la preocupación de EPV por alcanzar un justo equilibrio entre los componentes que han logrado proyectos de borde costero exitosos, tanto para el desarrollo inmobiliario como para la economía y calidad de la ciudad. Estos componentes son:

- Provisión de usos mixtos: implica que el proyecto opere como un barrio, que albergue usos comerciales, hoteles y oficinas, para generar un polo público atractivo. Además, puede incorporar vivienda para que los residentes cuiden de este nuevo distrito. Se incentiva la incorporación de usos turísticos, recreativos y culturales.
- Calidad urbana expresada en amplios espacios públicos y mobiliario urbano destacado.
- Integración con el plan de la ciudad dejando los corredores de uso y vista para su integración a los ejes transversales y trama de calles del plan, atravesando las vías férreas del sector.
- Escala urbana expresada en una volumetría y alturas compatibles con el plan y los miradores.
- Escala humana o predominio del peatón: la visión del proyecto privilegia el uso peatonal de los espacios por sobre el de los vehículos, buscando establecer vías vehiculares sólo funcionales a la operación del barrio portuario - turístico y comercial, las cuales además deben permitir el paso eventual de camiones en situaciones de emergencia.



Este documento consta de dos partes:

- Memoria: sintetiza los antecedentes físicos, normativos y técnicos del terreno; comunica los objetivos urbanos deseados para el desarrollo del proyecto, incluyendo el carácter urbanístico al que aspira EPV, utilizando entre otros elementos una Imagen Objetivo Referencial.
- Plan de Exigencias Mínimas: documento y planos que especifican elementos urbanísticos mínimos que el desarrollo del proyecto deberá obligatoriamente cumplir. Este plan contiene las definiciones físicas y normativas aplicables, así como las guías de diseño y especificaciones técnicas básicas que deberán cumplir las obras y mejoras que se desarrollen.



CAPITULO I

MEMORIA

A handwritten signature and a small rectangular stamp or mark located in the bottom right corner of the page.

Archivado
1997 * Valparaíso



INDICE MEMORIA

1. ANTECEDENTES GENERALES DEL TERRENO	6
1.1 Ubicación y deslindes	6
1.2 Accesibilidad y conectividades	7
1.3 Descripción física del terreno	7
1.4 Normativa Vigente	13
2. OBJETIVOS DEL PROYECTO PUERTO BARON	15
2.1 Objetivos generales	15
2.2 Objetivos urbanísticos	15
2.3 Objetivos específicos	18
3. IMAGEN OBJETIVO REFERENCIAL	19
3.1 Red vial vehicular	19
3.2 Espacios abiertos de uso público	19
3.3 Conexiones peatonales	21
3.4 Edificación	22
3.5 Mobiliario urbano	22
3.6 Estacionamientos	22
3.7 Tratamiento de calles	22
IMÁGENES DE REFERENCIA	23
• Centros comerciales abiertos	24
• Costanera peatonal	25
• Mobiliario urbano	27
• Espacio público	28



1. ANTECEDENTES GENERALES DEL TERRENO

Ubicación y deslindes

El terreno se encuentra estratégicamente ubicado en el borde costero de la ciudad de Valparaíso, adyacente al centro cívico y específicamente dentro del recinto de propiedad de EPV.

Los deslindes del sector para el proyecto son principalmente los siguientes:

- ❖ Al Norte: Océano Pacífico
- ❖ Al Poniente: zona portuaria de carga.
- ❖ Al Sur: Avenida Errázuriz
- ❖ Al Oriente: propiedad de SEPSA y Paseo Wheelwright.



Foto aérea de Valparaíso



Accesibilidad y conectividades

• Accesibilidad Vial Urbana:

El sector se encuentra en una condición estratégica y única dentro de la ciudad de Valparaíso, conformándose como un borde de 1.250 metros aproximadamente, con una superficie total de veinte (20) hectáreas aproximadamente, a la cual confluye gran parte de la trama urbana del plan de la ciudad.

Desde una perspectiva virtual, la trama urbana del plan de la ciudad de Valparaíso se proyecta sobre el sector en las siguientes vías:

- ❖ Av. Argentina
- ❖ Calle Simón Bolívar
- ❖ Av. Francia
- ❖ Calle Freire
- ❖ Calle Rodríguez
- ❖ Calle Las Heras
- ❖ Calle Carrera
- ❖ Calle Edwards

Esta condición ha sido recogida en la norma del Plan Regulador Comunal de Valparaíso (PRCV) y pretende que la integración de la trama vial con el borde costero sea continua, identificando dos ventanas urbanas en los remates de Av. Argentina y Av. Francia.

• Relación con el Ferrocarril (MERVAL):

El trazado de la vía férrea es paralelo a la Av. Errázuriz, conformando actualmente una barrera urbana para el terreno. La situación actual se recoge con un paso en desnivel existente en Av. Argentina y, en la imagen objetivo referencial, con pasos a nivel en las calles Simón Bolívar y Edwards, los que en definitiva se pueden transformar en los accesos y/o salidas vehiculares al terreno.

Descripción física del terreno

• Forma y frentes:

El sector presenta una forma irregular, con un amplio frente costero de 1.250 metros aproximados y un ancho variable que se reduce hacia el poniente en forma gradual, con un ancho máximo de 165 metros aproximados y un mínimo de 35 metros aproximados. El terreno presenta en general una leve pendiente de sur a norte en toda su extensión.



1. ANTECEDENTES GENERALES DEL TERRENO

Ubicación y deslindes

El terreno se encuentra estratégicamente ubicado en el borde costero de la ciudad de Valparaíso, adyacente al centro cívico y específicamente dentro del recinto de propiedad de EPV.

Los deslindes del sector para el proyecto son principalmente los siguientes:

- ❖ Al Norte: Océano Pacífico
- ❖ Al Poniente: zona portuaria de carga.
- ❖ Al Sur: Avenida Errázuriz
- ❖ Al Oriente: propiedad de SEPSA y Paseo Wheelwright.



Foto aérea de Valparaíso

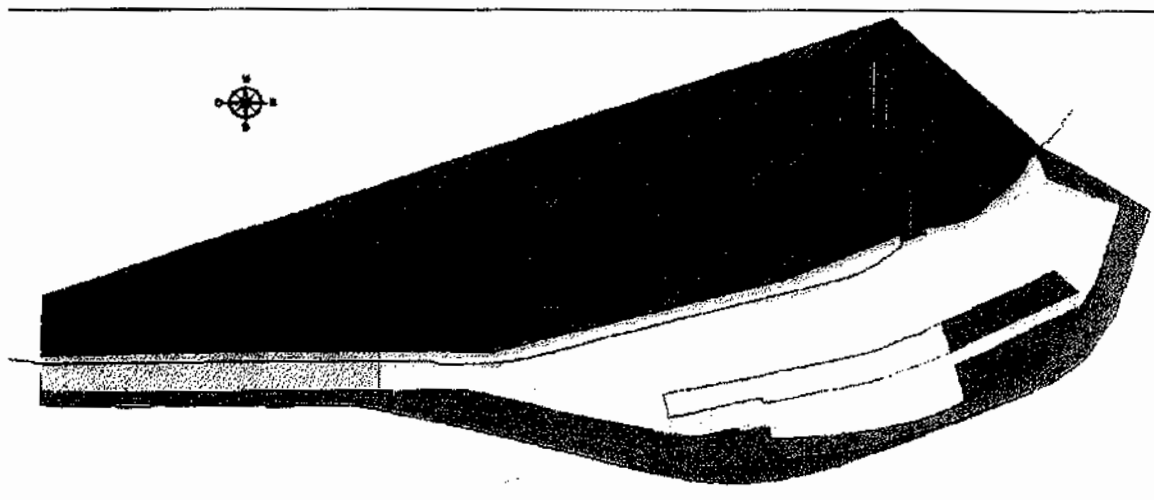


- Orientación y vistas:

El terreno forma parte de la bahía de Valparaíso, con exposición principalmente orientada al norte, con magnificas vistas hacia el puerto y Viña del Mar. Su condición de borde costero, también le otorga una vista que en el puerto es muy significativa: los cerros. Desde este borde se tiene como fondo el entorno de los cerros de la ciudad. A su vez ello le otorga otra cualidad, el ser visto desde la bahía y los cerros.

- El borde costero:

El terreno presenta contacto directo con el mar en una longitud de aproximadamente 1.250 metros (m), entre la calle Edwards y el límite con los terrenos del terminal extraportuario de SEPSA. En esa extensión, aproximadamente 430 metros entre las calles Edwards y Freire corresponden a una escollera compuesta con muro de bloques de hormigón y coronamiento de hormigón "in situ", de reciente construcción, los cuales pueden ser removidos. Entre la calle Freire y el muelle Barón, en una extensión de aproximadamente 570 metros, existe una escollera de protección que data de la época de construcción del puerto en 1930, cuya berma superior se encuentra parcialmente protegida por bloques de hormigón dispuestos en forma irregular provenientes de la reconstrucción de los sitios 1 al 3 del puerto, los cuales también pueden ser removidos. A continuación del muelle Barón, en una extensión de aproximadamente 150 metros, el borde se encuentra parcialmente protegido por una escollera y un sector de playa.



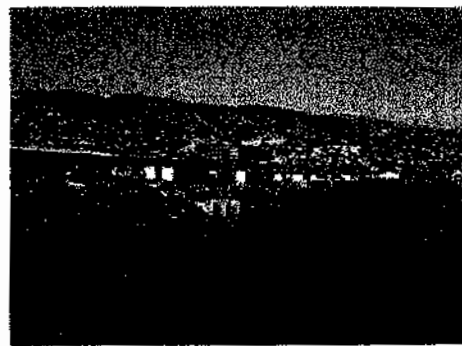
Esquema del sector



Vista de la Bahía



Vista desde el paseo del Muelle Barón



Vista de enrocado

• Topografía y vegetación

El terreno es prácticamente plano en el sentido transversal (de norte a sur) y con una leve pendiente en el sentido longitudinal, subiendo desde Edwards hacia Barón. La elevación promedio es de 5,3 metros sobre el NRS (Nivel de Reducción de Sondas o nivel más bajo de la marea) en el área cercana a Edwards y de 6,3 metros sobre el NRS en el área de Barón. El nivel de marea máximo en el sector se encuentra aproximadamente 2,0 metros por encima del NRS.

El área se encuentra casi totalmente pavimentada, salvo algunas áreas verdes en la zona del nudo de acceso Barón.

• Vientos

El régimen general de los vientos en la costa de Chile es regulado por dos tipos de circulación: la anticiclónica originada por el margen oriental del anticiclón del Pacífico y la ciclónica que se deriva de las depresiones migratorias que chocan con el litoral central y sur.



Su predominio varía con las estaciones. Así, en verano los vientos del Sur y Surweste experimentan a lo largo de casi todo el litoral, los cuales van disminuyendo de intensidad y retirándose de Coquimbo al Norte, a medida que avanza el invierno.

En Valparaíso, estos vientos del tercer cuadrante se experimentan durante las estaciones de primavera y verano.

Los vientos del Surweste, en la estación de verano especialmente, en la zona costera, experimentan durante el día un notorio aumento de su intensidad, que va disminuyendo paulatinamente después de la puesta del sol, aunque en ocasiones se mantienen hasta altas horas de la noche, sobretodo después de altas temperaturas diurnas, y sus manifestaciones reciben el nombre de "Surazos", alcanzando ocasionalmente hasta 30 ó 35 nudos y excepcionalmente hasta 40 nudos. Por sus condiciones naturales, la Bahía de Valparaíso se encuentra en general protegida de estos vientos predominantes de dirección Surweste.

En invierno, en el litoral central y Sur, predominan los vientos del cuarto cuadrante, dependiendo su dirección e intensidad de la ubicación del lugar, con respecto al centro depresionario que afecta a la zona.

Estos vientos de circulación ciclónica se manifiestan principalmente con dirección Norte y Norweste, con una intensidad media que fluctúa entre los 15 y 20 nudos, pero muy frecuentemente pueden sobrepasar los 30 nudos, con características de temporal.

Los vientos del Weste son más moderados, e indicadores de un período de transición para cambiar a circulación anticiclónica.

Los vientos del Norte se levantan, generalmente, en el primer cuadrante (NE), rondan luego al cuarto (NW), donde se establecen y soplan con fuerza durante varias horas, acompañados por fuertes chubascos de viento y lluvia con los cuales finalizan, rondando enseguida al Weste y por fin al Surweste.

• Oleaje y mareas

Conforme estadísticas registradas por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA), mediante mediciones de oleaje efectuadas en la Bahía de Valparaíso en el veril de 100 m. de profundidad durante los meses de junio a octubre de 1979, las alturas de ola asociadas a distintos períodos de retorno son las siguientes:



- Estructuras existentes

Se distinguen las siguientes estructuras:

a) Bodega Simón Bolívar

El almacén Simón Bolívar es una estructura de tipo industrial de hormigón armado de un piso, de forma aproximadamente rectangular, con una longitud total de 445 metros y un ancho característico de 30 metros, alcanzando una superficie construida de aproximadamente 12.700 metros cuadrados (m²).

La estructura principal del edificio está conformada por marcos transversales de hormigón armado dispuestos cada 5 metros de distancia aproximadamente, unidos en el sentido longitudinal por un sistema de vigas en distintos niveles. La nave principal de cada marco tiene una luz de 15 metros y una altura libre de 9 metros en el centro, en tanto las naves laterales son de 7,5 metros de ancho y 5,7 metros de altura libre. Tanto la cubierta inclinada de las naves como los aleros horizontales están compuestas por una losa de hormigón armado.

Este edificio está considerado dentro de la norma actual como un Inmueble de Conservación Histórica (ICH), que establece condiciones específicas para su conservación e intervención. Sin embargo, cabe señalar que la norma actual del PRCV permite demoler parte del sector poniente de la bodega. Para mayor información se sugiere revisar dicha norma.

b) Muelle Barón

El Muelle Barón es una obra marítima de penetración, orientada aproximadamente al Noroeste, semitransparente, construida en base a pilas de hormigón de gran diámetro y superestructura de hormigón armado, con un ancho de 30 metros y una longitud de 228 metros, cuya cota de coronamiento es 6,15 metros sobre el NRS. La superestructura del tablero fue reconstruida el año 1992. El año 2002 esta obra se abrió al uso público habilitando el denominado Paseo Muelle Barón. En dicha ocasión se construyó en su extremo norte una sala multipropósito e instalaciones anexas, con una superficie construida de 415 m², en estructura metálica con losa de hormigón armado de un piso. El año 2004 se construyó al costado Oriente del muelle un varadero para embarcaciones deportivas, sobre la base de pasarelas metálicas y muelle flotante. El Muelle cuenta con red de alumbrado y sanitaria conectada al colector de Esva.



Vista del Paseo Muelle Barón hacia los cerros de Valparaíso

Normativa vigente

La Normativa del Plan Regulador Comunal de Valparaíso (PRCV), considera una norma específica para este sector que define áreas de altura y zonas de uso de suelo. En el plano referencial que se indica a continuación se pueden apreciar lo referente a las áreas de altura de edificación, que son:

- Área V-9: Protección de vistas desde Mirador Barón.
- Área V-10: Anillo de Borde Costero.
- Área V-11: Protección de vistas desde Miradores oriente y sur.
- Área V-12: Sector que permite mayores alturas por estar en ubicaciones que no permiten vistas desde Miradores.
- Área V-13: Sector de mayor altura por vistas.



- Área V-14: Área restringida por rasante mirador Barón.

Las alturas máximas que se indican para cada área incluyen elementos como ascensores, estanques u otros y las techumbres tendrán la calidad de quinta fachada. Asimismo, sería posible considerar los beneficios de Conjunto Armónico, pudiendo aumentarlas en un veinticinco por ciento (25%), siempre y cuando se cumpla con las condiciones definidas para ello por la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) y en el PRCV.

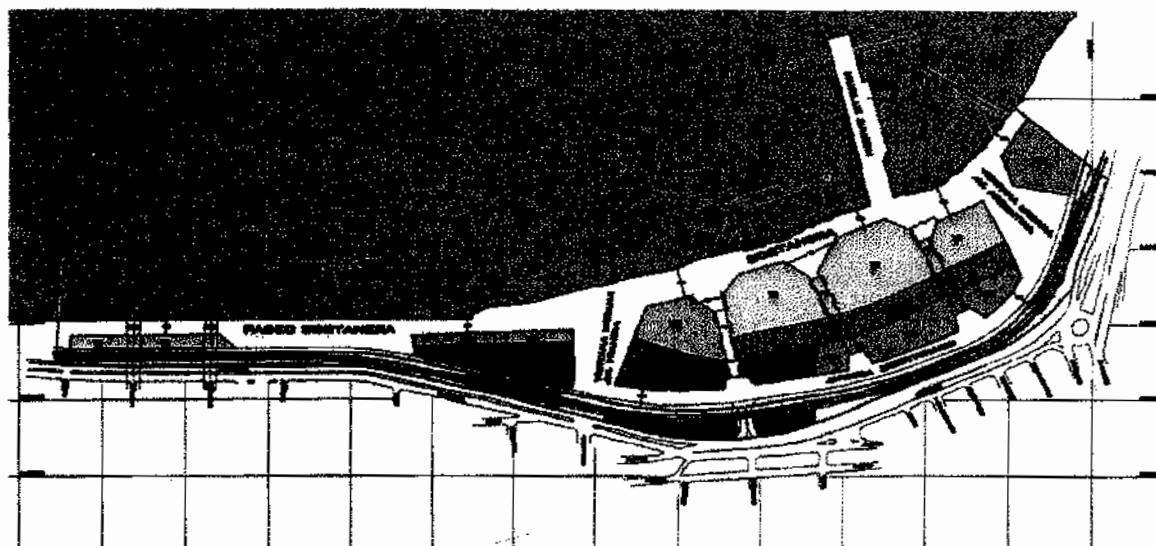
Los usos de suelo definidos en el PRCV ratifican la vocación de usos mixtos, determinando zonas de uso para equipamiento y comercio y otros en donde se permite además la vivienda. Para los detalles e información completa sobre las normas para este sector se deben revisar el texto oficial del PRCV.

PARA EDIFICACION CONTINUA

AREA V9	■	ALTURA 10,8 METROS
AREA V10	■	ALTURA 18 METROS
AREA V11	■	ALTURA 12 METROS
AREA V12	■	ALTURA 18 METROS
AREA V13	■	ALTURA 24 METROS
AREA V14	■	ALTURA 37,8 METROS
■		INMUEBLE DE CONSERVACION HISTORICA

PARA EDIFICACION AISLADA

AREA V9	■	ALTURA 10,8 METROS
AREA V10	■	ALTURA 18 METROS
AREA V11	■	ALTURA 21 METROS
AREA V12	■	ALTURA 24 METROS
AREA V13	■	ALTURA 34 METROS
AREA V14	■	ALTURA 37,8 METROS



Plano referencial PRCV vigente: áreas de altura definidas.



2. OBJETIVOS DEL PROYECTO PUERTO BARON

2.1. Objetivos generales

La iniciativa de EPV de promover el desarrollo portuario - turístico y comercial en los terrenos de su propiedad se sustenta en dos objetivos fundamentales:

- Rentabilizar sus activos y ayudar a revitalizar la ciudad de Valparaíso mediante un desarrollo portuario - turístico y comercial.
- Realizar un aporte urbanístico relevante para la ciudad de Valparaíso.

Los objetivos urbanísticos y específicos descritos a continuación reflejan las aspiraciones no solamente de la EPV sino además de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, la Secretaría Regional Ministerial del Ministerio de Vivienda y otros actores locales y nacionales de manera de lograr el mejor proyecto posible en un área única, finita e irremplazable de Valparaíso.

2.2. Objetivos urbanísticos

Los objetivos urbanísticos que EPV aspira alcanzar en este Proyecto Puerto Barón, emergen a partir de los estudios realizados, que incluyen una imagen objetivo referencial, la experiencia similar de otros bordes costeros nacionales e internacionales, y el diálogo constante con la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, el Gobierno Regional y la Secretaría Ejecutiva de Obras Bicentenario, con quienes se han acordado alcances normativos incorporados en el PRCV y que, se estima, dan factibilidad al desarrollo planteado.

Dada la localización y los roles estratégicos que cumple el borde costero para la ciudad, es que EPV pretende, en esta memoria, describir su visión arquitectónica y paisajista para conocimiento y referencia de los futuros desarrolladores.

- **CREAR UN DISTRITO DE USOS MIXTOS**

La vitalidad del borde costero depende de la capacidad de generar un barrio diverso. Para ello es fundamental la existencia e integración de un abanico de actividades, tales como comercio, oficinas, hoteles, servicios, vivienda, turismo y equipamiento recreativo y cultural. La interacción de esta diversidad de programas funcionales asegura un desarrollo activo y sustentable en el tiempo. Debido a las características de mercado y de propiedad se sugieren unidades de gestión que permitan caracterizar diversos sectores según sus usos. Así, por ejemplo, se estima que el sector cercano al Muelle Barón pudiera concentrar "lo público", es decir comercio, oficinas, hoteles y un embarcadero. Este carácter más público se acompañaría de ricos y diversos usos y programas comerciales, recreativos y culturales a lo largo del frente de la costanera hacia el poniente. De esta manera se asegura un frente público activo y atractivo para los visitantes y residentes.



- **INCORPORAR PROYECTOS ANCLA**

Incorporación de proyectos formales o funcionales destacados que transformen al borde costero en una experiencia única y memorable. Asimismo, éstos se visualizan como elementos para atraer público al borde costero. En ese sentido se incentiva la calidad del paseo y las dos grandes plazas como también la posible incorporación de usos turísticos, recreativos y culturales notables. Estos programas y edificaciones destacadas son complementarios al sector ubicado entre las calles Freire y Edwards que en un futuro podría considerar programas públicos. De esta manera se conformarían dos polos destacados unidos por una costanera activa acentuadas por plazas emblemáticas.

- **APOYAR MARKETING URBANO DE VALPARAISO**

Al predio le cabe una importante responsabilidad de fortalecer el posicionamiento de Valparaíso como oportunidad de inversión, de comercio, recreación, cultura y trabajo. Le cabe a los espacios y edificaciones una responsabilidad de innovación y calidad arquitectónica y urbana. Además de privilegiar arquitectura de calidad, es deseable la incorporación de concursos de arquitectura y de paisajismo de manera de incorporar la participación de arquitectos de renombre nacionales y extranjeros, destacados mundialmente.

- **ASEGURAR PREDOMINIO DEL PEATON**

Un gran atributo de Valparaíso es su capacidad de ser recorrido y descubierto peatonalmente. El nuevo distrito de borde costero en los terrenos EPV debería entenderse como uno en el que el peatón prima sobre el automóvil constituyéndose en un gran dominio peatonal. Esto expresado en grandes espacios públicos y en cruces que privilegien el carácter de las veredas peatonales y sus pavimentos. Esto implica sensibilizar las obras de arquitectura de manera que generen bordes amables al peatón, incorporando ciclovías y otros elementos urbanos que facilitan la conectividad a escala humana.

- **CONSTITUIR ESPACIOS PUBLICOS DESTACADOS**

Valparaíso requiere recuperar su borde costero para la ciudad. Por lo tanto se constituye un borde costero dinámico, atractivo y emblemático de 1.250 metros aproximadamente, que se transformará en un destino atractivo para toda la ciudad. Un espacio que permita la coexistencia de espacios de una escala cotidiana peatonal con lugares de circulación y reposo, y además alojar celebraciones multitudinarias como las fiestas de fin de año. De ahí que los espacios no solo celebren la vista y contacto con el océano, sino además se constituirían en un atractivo en sí, memorable de ser recorrido habitualmente por los residentes de este nuevo barrio como así los turistas y residentes de Valparaíso.





- **FACILITAR LA INTEGRACION CON LA CIUDAD**

El plan de la ciudad debe poder extenderse al borde costero. Al respecto se considera que el desarrollo propuesto deberá incorporar los criterios establecidos en el PRC referidos a la conformación de corredores visuales y funcionales, que se asocian con corredores que extienden la trama de calles al mar. Se podría considerar que en un futuro la barrera constituida por la línea férrea de MERVAL será permeable.

- **INCENTIVAR LA CALIDAD DE EQUIPAMIENTO**

Parte fundamental de las ventajas urbanas de un borde costero es la atracción natural que este ejerce dentro de la ciudad, situación por la cual se hace fundamental contar con una dotación de equipamientos y servicios de muy buena calidad. Por otro lado, es de esperar como un anhelo urbano de Valparaíso, transformar su borde costero en una fachada al mundo, que recibe y se expone.

- **CONFORMAR BORDES ACTIVOS Y PASIVOS**

La calidad urbana depende de la interacción de espacio público, función y arquitectura. Por esto se estima conveniente la continuidad de funciones comerciales, turísticas y de servicios públicos a lo largo de los espacios públicos más destacados. En ese sentido evitar muros ciegos que no aporten a la actividad de borde.

- **PROVEER CALIDAD DE ARQUITECTURA Y PAISAJISMO**

La fuerte identidad urbana y riqueza arquitectónica de Valparaíso, y la propia magnitud del área a ser desarrollada, permitirán crear una imagen arquitectónica reconocible tanto por su tamaño como su situación urbana. Se espera que esta edificación y los espacios públicos construidos sean destacados en cuanto a su diseño y calidad de implementación. Deben ser además perdurables y coherentes con el rol marítimo - portuario del sector.

- **PROVEER ACCESIBILIDAD Y ESTACIONAMIENTOS SUFICIENTES**

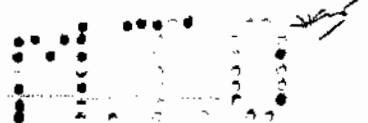
Uno de los desafíos importantes que se deberá abordar es la provisión de una adecuada accesibilidad vehicular y estacionamientos manteniendo el espíritu peatonal que debe predominar en el corazón de la ciudad. Para esto, se aspira a una adecuada estructuración para el desarrollo y habilitación del subsuelo, localizando estacionamientos y circulaciones de una forma coherente con el desarrollo que se espera en el sector.



2.3. Objetivos Específicos

Unidad Predial: Un objetivo central de EPV es mantener la unidad administrativa del terreno con independencia de su propiedad, esto es, independiente que exista porciones del mismo en manos de terceros y otras concesionadas. También es una premisa central que los espacios abiertos de uso público se mantengan dentro del proyecto, si bien se garantice su acceso y uso público.

Los objetivos descritos anteriormente resumen las aspiraciones e ideas principales que se han tenido a la vista para impulsar este proyecto. A lo largo de su desarrollo, existirá libertad para interpretar y expresar los objetivos anteriores en el diseño urbano y arquitectónico del sector.





3. IMAGEN OBJETIVO REFERENCIAL

Para efectos de orientar la visión de desarrollo que se busca, EPV ha elaborado la "Imagen Objetivo Referencial", herramienta que permite constituir una representación gráfica de la interpretación y expresión de los objetivos urbanísticos en los trazados viales y peatonales, los espacios de uso público, la volumetría general y los usos propuestos.

Adicionalmente, se adjuntan imágenes de referencia de espacios y proyectos similares que ilustran el carácter buscado para el desarrollo del Proyecto Puerto Barón. Existe a su vez una imagen 3D disponible.

3.1. Red vial vehicular

La vialidad vehicular de la Imagen Objetivo Referencial considera una vía estructurante principal que recorre el predio en sentido oriente poniente, paralela a la línea del ferrocarril (MERVAL), la cual se conecta a su vez con la trama de la ciudad en tres puntos estratégicos: Av. Argentina, Av. Simón Bolívar y Edwards. En esta Imagen Objetivo Referencial, las dos primeras conexiones se realizan en desnivel y la última se plantea a nivel, controlado por barrera, considerando que el flujo por ella será limitado. Si bien la conexión planteada actualmente en Simón Bolívar es a nivel, no se descarta la posibilidad de mejorar la continuidad de la permeabilidad del sector con el resto de la ciudad, a través de conexiones en desnivel en dicho lugar; la cual será realizada en función de los requerimientos y exigencias que se generen por el estudio vial correspondiente. Esta avenida recolecta y distribuye en forma de "espina de pez" con calles cortas perpendiculares norte-sur (vehiculares y/o peatonales) que coinciden con la extensión proyectada de las calles como Freire, Uruguay, Rawson y 12 de febrero, y con los accesos a los estacionamientos subterráneos. Esta vía conforma una plaza en el remate del eje Francia permitiendo un remanso. En el sector Argentina se empalma en un "loop" subterráneo con Av. Errázuriz. Para esta solución existen alternativas, todas las cuales preservan la integridad de la plaza Barón en superficie. En esta Imagen Objetivo Referencial, se considera que la vía estructuradora puede cruzar la plaza a nivel solamente si es en forma paralela pegada a la línea férrea o de otra manera, sería subterránea bajo la plaza emergiendo en el sector edificado al poniente.

3.2. Espacios abiertos de uso público

La Imagen Objetivo Referencial del Proyecto Puerto Barón se estructura sobre la base de espacios públicos abiertos, libres de edificaciones, entorno a los cuales se organizan las diferentes áreas edificables y programas propuestos. La Imagen Objetivo Referencial contempla los siguientes espacios abiertos de uso público:



a. Paseo costero peatonal: se conforma un paseo de borde costero frente al mar, creando un recorrido urbano peatonal dotado de una espalda urbana habitada. Este paseo se transforma en el eje estructurante del sistema de espacios abiertos y conector del habitante con el medio. Tiene un ancho que varía entre 25 y 70 metros aproximadamente desde Plaza Barón hasta Plaza Francia y se divide en dos franjas paralelas según se detalla en Plano Plan EM. La primera junto al borde mar, de un ancho de 25 metros, orientada al recorrido, el descanso y la contemplación del océano. En general despejada de programa funcional construido privilegiando el desplazamiento peatonal y en bicicleta y diseñada de manera de poder acoger grandes multitudes durante las grandes festividades y celebraciones. Debe proveer de elementos que rompan la monotonía lineal del borde, de acercamiento al mar como miradores y futuras conexiones con concesiones marítimas náuticas u otras. La segunda franja junto a los edificios, de un ancho que varía desde los 0 a 45 metros, puede estar unas gradas más arriba para asegurar vistas, y que acompaña el paseo con lugares más consolidados de estar, elementos verdes, árboles y estructuras livianas para dar sombra en verano. Además puede incorporar programas temporales de extensión de actividad comercial de borde con mesas de restaurantes, programas culturales estivales, etc., cuya altura no podrá exceder de 3 metros. Debe contemplar un paseo público fluido de borde de edificios de manera de evitar la semiprivatización del borde. Respecto al mobiliario urbano, en esta Imagen Objetivo Referencial, se consideran estándares compatibles o superiores con los estándares del adyacente paseo Wheelwright.

b. Plaza Barón: este espacio remata el eje cívico de Av. Argentina, enfrentando el mirador de Cerro Barón. Se conforma como un polo articulador del sistema congregando usos comerciales, servicios y recreativo - turísticos. Se plantea como una ventana urbana a fin de asegurar vistas al mar. Se plantea en contraposición con plaza Francia que sería más sombría y arbolada una plaza más dura y formal que permita un eje visual ininterrumpido que remate directamente en el mar a semejanza de la plaza Sotomayor en el puerto. Habría un contraste con espacios de sombra y actividad comercial, cultural y de restaurantes en sus bordes construidos tanto oriente como poniente.

c. Plaza Francia: Esta ventana urbana consolida el remate de la Av. Francia con el mar, rescatando una conectividad hoy día inexistente para la ciudad. Esta plaza es de carácter más residencial, con juegos infantiles, árboles, césped, etc. En esta Imagen Objetivo Referencial, esta plaza representa a la plaza urbana tradicional de barrio a gran escala del plan (como Victoria y Brasil) permitiendo la expresión de los residentes de este nuevo distrito en coexistencia con un espacio regional multitudinario como es el paseo de borde.



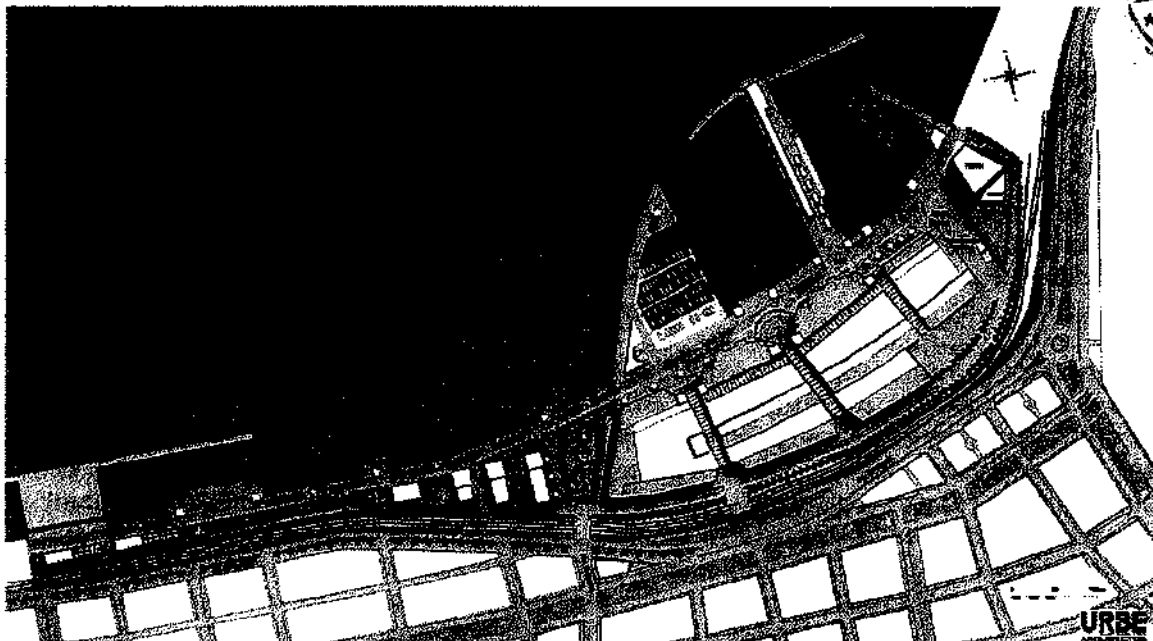


Imagen Objetivo Referencial

3.3. Conexiones peatonales y áreas verdes

En términos generales las conexiones peatonales y las áreas verdes pasan a complementar a los grandes espacios públicos con una trama secundaria más íntima y protegida sin perder su carácter público y el rango que le corresponde a un terreno de borde costero metropolitano. De esta manera el distrito costero contará con una batería diversa de espacios mayores y menores, duros y blandos, de verano e invierno, más públicos y turísticos y más locales y residenciales.

Aunque la continuidad funcional de los ejes viales no se pueda dar a corto plazo debido a que deben salvar la línea Merval, se estructura el predio en un sistema de manzanas que están delimitadas por vías vehiculares y/o peatonales que preservan la continuidad de la trama a futuro y conectan el tejido urbano del plan con el distrito de borde costero. Se plantean conexiones peatonales transversales al predio, las cuales responden a la continuidad de los ejes viales principales que rematan con el predio.

Dichas conexiones articulan el terreno y permiten identificar distritos de negocio. Se plantea que se transformen en paseos peatonales de gran envergadura permitiendo que los edificios de segunda fila junto a la línea férrea participen del atractivo del borde a través de la vista y el flujo peatonal. En definitiva estos ejes peatonales se tratan como elementos que valoricen la parte posterior del predio.

Respecto a las áreas verdes de la zona residencial y de oficinas además de los espacios duros de acceso o plazas entre edificios, se plantea la creación de espacios públicos verdes más que antejardines decorativos. Así, se puede generar una segunda trama de espacios más protegidos, arbolados e interiores.

Respecto al borde de la línea férrea se plantea un "buffer" verde arbolado de manera de mitigar el impacto acústico y valorizar esa fachada.



3.4. Edificación

a. Alturas: El propósito general de las alturas de edificación es de generar suficiente masa crítica construida para atraer programas vitalizadores del borde, pero preservando la transparencia y las vistas lejanas desde los cerros al mar.

Así, las edificaciones propuestas en la Imagen Objetivo Referencial respetan las normas urbanísticas y rasantes de los miradores de la ciudad, conformando una unidad volumétrica que articula edificios de mayor altura en sectores específicos y continuidades de altura media en tramos de borde.

b. Frentes: Para el borde costero se consideran bordes transparentes, activos de comercio, restaurantes y cultura especialmente hacia los espacios públicos relevantes. Este nuevo distrito costero se trata como un área central urbana y no suburbana. Por lo tanto las edificaciones consideradas en la Imagen Objetivo Referencial evitan las fachadas opacas y privilegian la transparencia. Se privilegian frentes abiertos de vitrinas, accesos, circulaciones y extensiones hacia el espacio abierto. Se enfatiza la necesidad de tratar los dos (2) primeros pisos como una unidad en sí. A escala peatonal es de alta imagen por su ubicación privilegiada, por lo tanto de alto estándar de diseño, transparencia, flujo de peatones (accesos) y calidad de materiales.

c. Cierros: Consistente con un área central urbana no se consideran cierros al interior del predio, apoyando la idea de crear espacios abiertos de libre acceso.

d. Techos: Debido a que es un distrito de alturas medias y visible desde los miradores de cerro Barón, y presente en las futuras postales de Valparaíso, que la quinta fachada o techos son tratados de manera de mitigar la visión a equipos y ventilaciones.

3.5. Mobiliario urbano

En esta Imagen Objetivo Referencial se conciben piezas de mobiliario urbano y ornato que mantengan una unidad de lenguaje en el desarrollo total, reforzando la continuidad espacial que se propone, coherente y compatible con el paseo Wheelwright y propuestas vigentes para Valparaíso. Se considera además mantener la presencia del Monumento Albatros en Plaza Barón y la posibilidad de dar cabida a otros monumentos dentro del espacio de uso público.

3.6. Estacionamientos

Todos los estacionamientos son considerados en subterráneo, por lo cual, en esta Imagen Objetivo Referencial, se considera una estructura base que permita su desarrollo en etapas sucesivas y accesos en diversos puntos desde Av. Errázuriz tratando de afectar lo mínimo posible el espacio abierto peatonal. En definitiva el borde costero se plantea como un gran estacionamiento subterráneo que se prevé con la construcción futura de áreas verdes y arboledas.

3.7. Tratamiento de calles

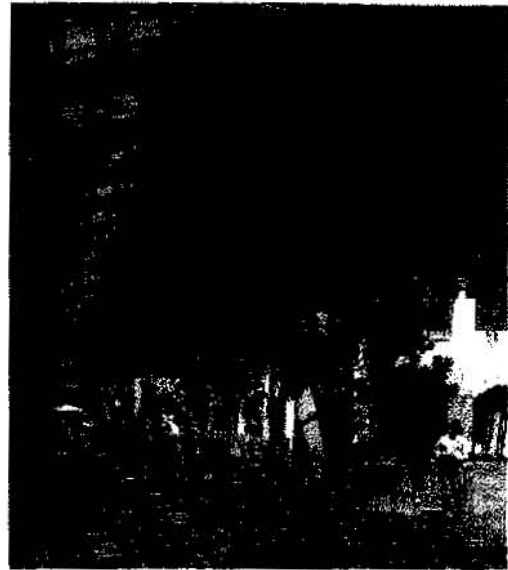
El plano de espacios abiertos expresa un tratamiento especial y unitario de calzadas
las vías internas del predio buscando privilegiar un entorno de carácter peatonal.



IMAGENES DE REFERENCIA

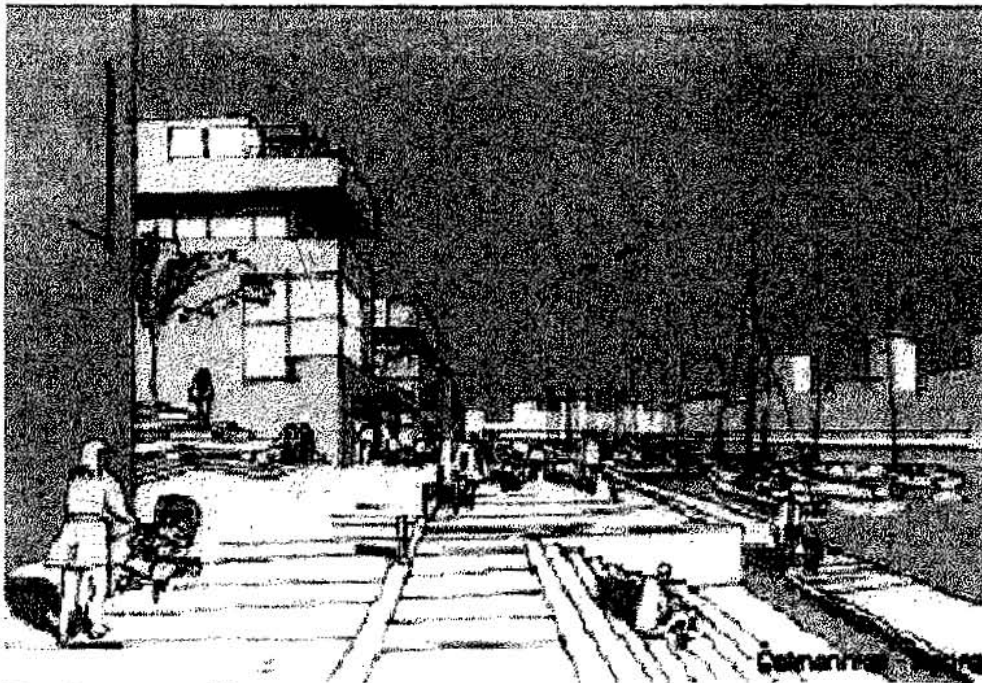


• Centros comerciales abiertos





• Costanera Peatonal

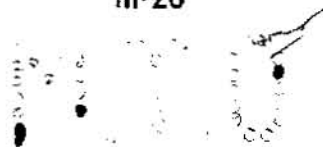
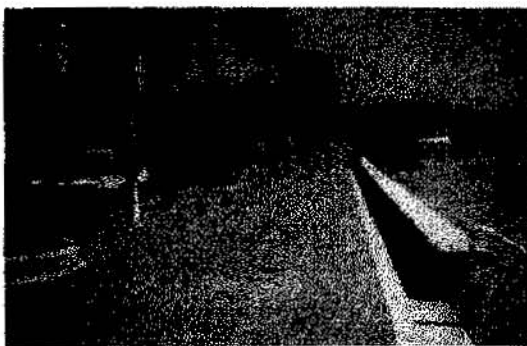


Borde costero Hamburgo

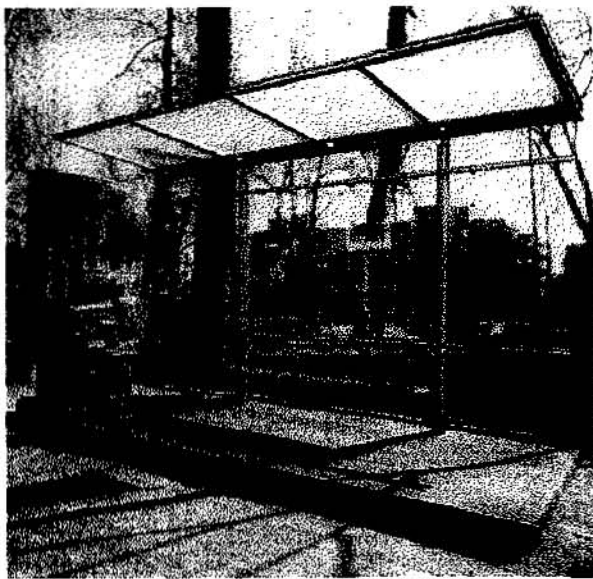
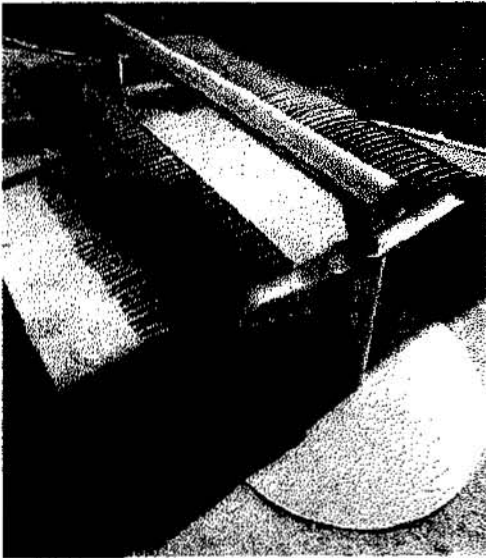




Borde costero Burdeos

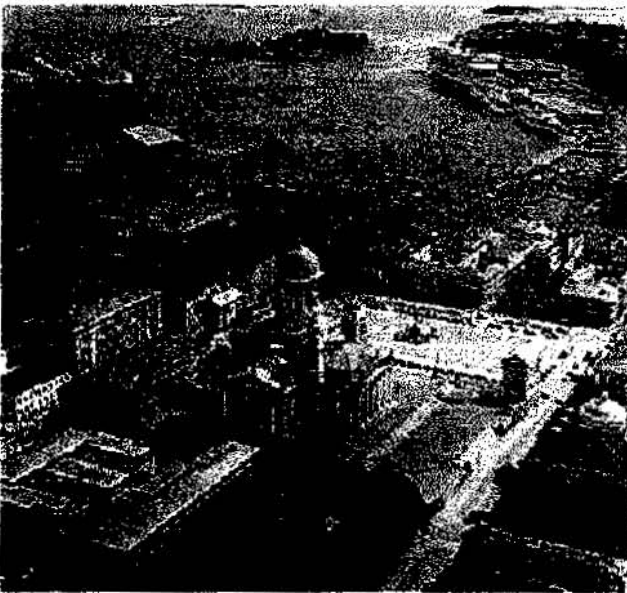


• Mobiliario Urbano

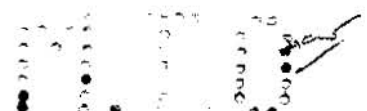




• Espacio Público



Borde Costero Helsinski - Finlandia





CAPITULO II

PLAN DE EXIGENCIAS MINIMAS



INDICE PLAN DE EXIGENCIAS MINIMAS

INTRODUCCION	31
1. EXIGENCIAS MINIMAS ESPACIOS OBLIGATORIOS DE USO PÚBLICO	31
1.1 OBRAS OBLIGATORIAS DE VIALIDAD	31
1.2 OBRAS OBLIGATORIAS: PLAZAS Y PASEO COSTERO	33
1.3 PLAZOS DE EJECUCION DE OBRAS OBLIGATORIAS	38
2. EXIGENCIAS MINIMAS GENERALES	40
2.1 EXIGENCIAS MINIMAS DE REDES DE URBANIZACION	40
2.2 EXIGENCIAS MINIMAS PARA VIALIDAD Y CIRCULACIONES	40
2.3 EXIGENCIAS MINIMAS PARA ANTEJARDINES	40
2.4 EXIGENCIAS MINIMAS DE CONECTIVIDAD	40
2.5. EXIGENCIAS MINIMAS PARA LOS ESTACIONAMIENTOS Y CIRCULACIONES	41
2.6. EXIGENCIAS MINIMAS PARA LAS EDIFICACIONES	41
2.6.1 Del carácter de las edificaciones	41
2.6.2 De la altura de las edificaciones	42
2.6.3 Otras exigencias	42
2.7. EXIGENCIAS MINIMAS DE CIERROS	43
2.8. EXIGENCIAS MINIMAS DE SEÑALETICA	43
2.9. EXIGENCIAS MINIMAS DE CARGA Y DESCARGA	43



INTRODUCCION

El presente apartado contiene las Exigencias Mínimas definidas para el desarrollo del Proyecto Puerto Barón, en Valparaíso; específicamente en cuanto a ejecución y/o urbanización de cada área, materialización de circulaciones, vialidad y espacios de uso público del sector; así como otras materias y/o requerimientos básicos referidos a la edificación, estacionamientos y operación del proyecto. La Empresa podrá introducir, a su sólo juicio, modificaciones, cambios o ajustes menores a las exigencias aquí establecidas, cuando ello signifique un mejoramiento de las obras o del proyecto Puerto Barón en general.

Parte integrante de este Plan de Exigencias Mínimas es el Plano Plan EM, adjunto en anexo aparte, que apoya gráficamente sus contenidos, pero que en ningún caso puede servir de base para una interpretación en contra del texto del Plan de Exigencias Mínimas.

1. EXIGENCIAS MINIMAS ESPACIOS OBLIGATORIOS DE USO PÚBLICO

1.1. OBRAS OBLIGATORIAS DE VIALIDAD

a. El Contratante, según se define éste en las Bases de Licitación y en el Contrato que se suscriba con la Empresa para el desarrollo del Proyecto Puerto Barón, deberá construir y realizar los trazados de calles que estructuran la red vial del proyecto, indicados en el Cuadro de Vialidad que se presenta a continuación. El trazado de cada calle deberá ser definido por el Contratante respetando la normativa vigente al momento de su ejecución según trazado indicado en el Plan Regulador Comunal de Valparaíso (PRCV).

Cuadro de Vialidad (1)

VIA (3)	TRAMO	TIPO TRATAMIENTO (2)
Calle Bicentenario Tramo 1	Desde límite oriente hasta proyección Av. Argentina	especial
Calle Bicentenario Tramo 2	Desde Proyección Av. Argentina hasta Proyección Av. Francia	regular
Calle Bicentenario Tramo 3	Desde Proyección Av. Francia hasta Av. Freire	especial
Calle Bicentenario Tramo 4	Desde Av. Freire hasta Av. Edwards	especial

Notas:

- (1) Ver referencia gráfica Plano Plan EM
- (2) Ver letra e) siguiente.
- (3) Nombre referencial. Los nombres de las calles son definidos por la Empresa Portuaria Valparaíso, pudiendo el Contratante sugerir alternativas.



b. Para efectos de definir el nivel de losa y primer piso el Contratante deberá definir PR $\pm 0,00$ de acuerdo a bases topográficas disponibles.

c. El Tramo 2 de la Calle Bicentenario deberá cumplir los anchos mínimos establecidos por el Plan Regulador Comunal de Valparaíso (PRCV) vigente a la fecha de su ejecución. En el Plano Plan EM se indican los anchos mínimos que deberán cumplir los tramos 1, 3 y 4 de la Calle Bicentenario.

d. En las vialidades el Contratante deberá proveer de señaléticas viales, de tráfico y denominación de uso de cada una.

e. Las vías identificadas en el Cuadro de Vialidad, deberán cumplir con los siguientes tipos de tratamiento y condiciones de urbanización:

- Tratamiento Regular:

Pavimento tradicional con calzadas de hormigón platabando o carpeta asfáltica confinadas entre soleras prefabricadas.

- Tratamiento Especial:

Pavimento decorativo que el Contratante definirá considerando cambio de textura y/o color.

Ambos tratamientos consideran cableado subterráneo para redes de alumbrado, electricidad y corrientes débiles.



1.2. OBRAS OBLIGATORIAS: PLAZAS Y PASEO COSTERO

El Contratante deberá construir y realizar obligatoriamente los siguientes espacios abiertos de uso público:

- Plaza Barón
- Plaza Francia
- Paseo Costero Peatonal

Para identificar cada espacio ver Plano Plan EM en anexo aparte.

Para estos espacios abiertos, el Contratante deberá cumplir las siguientes especificaciones mínimas:

a. Su superficie mínima será definida por los trazados viales, líneas de edificación, y otras referencias y dimensiones establecidas en este documento y en el Plano Plan EM.

b. Deberán estar libres de edificaciones, excepto cuando se indique lo contrario, en cuyo caso se permitirán sólo estructuras para usos complementarios a su rol de espacio abierto tales como: kioscos, fuentes de agua, glorietas, parrones y sombreaderos. Los kioscos de uso comercial deberán contar con una superficie no mayor de dieciséis (16) metros cuadrados (m²) cada uno. Deberán diseñarse y administrarse como espacios abiertos al uso y acceso público, y libres de cierros hacia las vías que enfrentan.

c. Se deberá desarrollar un proyecto de paisajismo que aborde todos los espacios abiertos de uso público indicados en este punto a fin de otorgar una imagen e identidad urbana integrada. Al respecto se deberá homologar al menos la calidad y diseño considerados en los paseos Wheelwright, Costanera y Altamirano, considerando además las siguientes condicionantes:

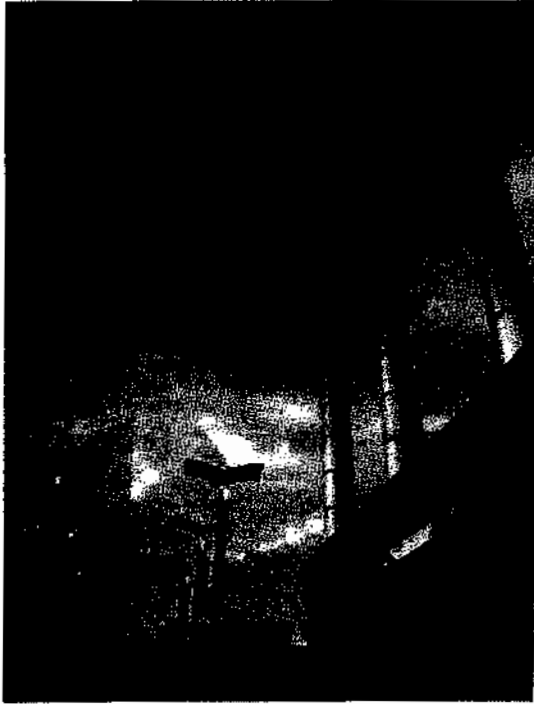
- **Mobiliario Urbano:** El Contratante deberá proveer de mobiliario urbano de calidad tal que asegure una mantención y permanencia en el tiempo, considerando las condiciones climáticas a que se expondrá. Al respecto, la calidad material del mobiliario urbano deberá considerar las siguientes exigencias mínimas:

- **Espesor mínimo para Piezas metálicas:** 3,0 milímetros (mm) metal galvanizado.

- **Aplicación de Anticorrosivos:** dos (2) manos cada dos años

- **Piezas de madera:** aplicación de barniz incoloro poliuretano Minwax o similar.

- **Señalética:** El Contratante deberá proveer, instalar y mantener la señalética urbana y publicitaria, la que además se deberá regir bajo un código común para la totalidad del proyecto.



- Barandas: Todas las barandas del paseo costero que se proyecten, sean o no transparentes, deberán considerar una altura mínima de 1,10 metros desde el nivel de suelo del paseo. La resistencia al empuje deberá respetar las normas indicadas en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, asegurando la calidad material de la misma con ensayos correspondientes.
- Bancos y escaños: Serán de hormigón armado.
- Acceso discapacitados: Se deberá considerar rampas o mecanismos que permiten el libre acceso y circulación de discapacitados, los cuales deberán respetar las indicaciones y normas referidas al respecto por la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones



• Luminarias: Deberán ser responsabilidad del Contratante la proposición y provisión de las mismas, acorde a un proyecto de iluminación correspondiente. Para ello deberá considerar los siguientes estándares mínimos de calidad:

- Modelo: Alura, Sextante, Paraguas o similares.
- Potencia: 75 a 150 watt, según condiciones de diseño que se propongan.
- Altura: mínimo 5,0 metros para peatonales y 5,0 a 7,0 metros para Vehiculares
- Hermeticidad bloque óptico: IP66
- Hermeticidad compartimiento auxiliares: IP66
- Resistencia impacto policarbonato: IK08
- Resistencia impacto metacrilato: IK04
- Resistencia aerodinámica: 0,124 m2.
- Tensión Nominal: 230 v - 50 hz.



d. El diseño de estos espacios de uso público deberá ser encargado por el Contratante a profesionales idóneos: arquitectos paisajistas, ingenieros, especialistas en iluminación, señalética y mobiliario urbano, los que deberán desarrollar un plan general del espacio público que incorpore la totalidad del espacio definido dentro de este Plan de Exigencias Mínimas.

e. Se deberá considerar por el Contratante la mantención de la presencia del Monumento Albatros de la Cofradía de los Capitanes del Cabo de Hornos localizado en la Plaza Barón, la cual se identifica en Plano Plan EM adjunto en anexo. Al respecto, el Contratante deberá mantener adecuadamente este monumento, en concordancia con sus características y especificaciones técnicas.



Adicionalmente se podrá incorporar otros monumentos dentro del espacio de uso público definido, para lo cual se deberá contar con la autorizaciones que establece la normativa vigente.

f. Además el Contratante deberá diseñar y construir estos espacios abiertos de uso público acorde a las disposiciones que se indican a continuación:

• **Plaza Barón:**

- Su superficie al menos debe contemplar el polígono 1-2-3-4-5-6-7-1 indicado en el Plano Plan EM.
- El polígono antes indicado, según se indica en el Plano Plan EM, considera parte del Paseo Costero Peatonal, el espacio propiamente de Plaza Urbana y parte del Tramo 1 de Calle Bicentenario. Para cada uno de sus elementos se debe cumplir las exigencias y requisitos mínimos indicados en este plan.
- Debe considerar un tratamiento de pavimentos unitario, incluyendo el tramo de calle Bicentenario correspondiente.
- Debe considerar la instalación del Monumento Albatros.
- Densidad de árboles de al menos 0,010 unidades por cada metro cuadrado (c/m²).

• **Plaza Francia:**

- Su superficie al menos debe contemplar el polígono 8-9-10-11-8 indicado en el Plano Plan EM.
- El polígono antes indicado, según se indica en el Plano Plan EM, considera parte del Paseo Costero Peatonal, el espacio propiamente de Plaza Urbana, y parte del Tramo 3 de Calle Bicentenario. Para cada uno de sus elementos se cumplir las exigencias y requisitos mínimos indicados en este plan.
- Debe considerar un tratamiento de pavimentos unitario, incluyendo el tramo de Calle Bicentenario correspondiente.
- Densidad de árboles de al menos 0,025 unidades por c/m².

• **Paseo Costero Peatonal:**

- Considera cuatro tramos definidos según los perfiles tipo mínimos indicados en Plano Plan EM. Los valores indicados para anchos, cotas, etc. indicados en dicho plano se deben considerar como mínimos a cumplir.
- Debe considerar un tratamiento de pavimentos unitario para los tramos en su conjunto.
- Densidad de árboles de al menos 0,005 unidades por c/m².
- Se deberá considerar en los espacios de uso público abiertos, correspondientes al Paseo Costero Peatonal, una pendiente mínima del 2% hacia el borde del mar, a fin de evacuar las aguas correspondientes a rebalses por el oleaje.

[Handwritten signature]



• El Contratante podrá establecer el borde del lado mar del Paseo Costero Peatonal, allá, en dirección al mar, del "Borde Actual Plataforma" (indicado en el Plano Plan EM siempre y cuando cumpla las especificaciones y requisitos mínimos (cotas, anchos, etc.) establecidos para este paseo en este plan, pudiendo así aumentar el área disponible para edificación en el sector.

1.3 PLAZOS DE EJECUCION DE OBRAS OBLIGATORIAS

La ejecución de las obras obligatorias indicadas en las secciones 1.1 y 1.2 anteriores, deberá cumplir con las condiciones y plazos indicados en la presente sección.

• Para efectos de establecer los plazos de ejecución y el nivel de avance que se exige para su desarrollo, en la Tabla I, que se muestra a continuación, a cada obra obligatoria se le ha asignado una "Ponderación", en términos de porcentaje, sobre el total de las obras obligatorias, de manera que al sumar las Ponderaciones de todas las obras obligatorias se completa la ejecución de la totalidad (100%) de las obras exigidas.

Tabla I: Ponderación de cada obra

Obra Obligatoria (1)	Ponderación (%)
Calle Bicentenario Tramo 1	5%
Calle Bicentenario Tramo 2	10%
Calle Bicentenario Tramo 3	5%
Calle Bicentenario Tramo 4	5%
Paseo Costero Peatonal tramo 1	5%
Paseo Costero Peatonal tramo 2	35%
Paseo Costero Peatonal tramo 3A	2%
Paseo Costero Peatonal tramo 3B	3%
Plaza Barón	15%
Plaza Francia	15%
Total	100%

Notas: (1) Ver Plano Plan EM en anexo aparte.

• El Contratante deberá construir y habilitar las obras obligatorias, cumpliendo los Plazos y Porcentaje de Ejecución de Obras Obligatorias exigidos en la Tabla II: "Plazos y Porcentaje de Ejecución de Obras Obligatorias". Para efectos de cumplir con el Porcentaje de Ejecución de Obras exigido para cada uno de los plazos, se sumarán las Ponderaciones de cada obra, según la Tabla I anterior.



Tabla II: Plazos y Porcentaje de Ejecución de Obras Obligatorias

Porcentaje de Ejecución de Obras Obligatorias (%)	Plazo Límite
Al menos un 15%	15 meses
Al menos un 25% y al menos debe estar ejecutada una de las dos plazas (Plaza Francia o Plaza Barón)	27 meses
Al menos un 70%	39 meses
100%	63 meses

• Los plazos indicados comenzarán a correr en conformidad a lo establecido en la Sección 6.28 del Contrato.

• Para efectos de determinar el cumplimiento del Porcentaje de Ejecución de Obras Obligatorias en relación a los plazos exigidos, el Contratante deberá obtener al Aprobación Provisoria del respectivo Porcentaje de Ejecución de Obras Obligatorias. El Contratante obtendrá dicha Aprobación Provisoria, conforme lo determine el contrato que suscriba con la Empresa para el desarrollo del Proyecto Puerto Barón.



• El Contratante podrá establecer el borde del lado mar del Paseo Costero Peatonal, más allá, en dirección al mar, del "Borde Actual Plataforma" (indicado en el Plano Plan EM) siempre y cuando cumpla las especificaciones y requisitos mínimos (cotas, anchos, etc.) establecidos para este paseo en este plan, pudiendo así aumentar el área disponible para edificación en el sector.

1.3 PLAZOS DE EJECUCION DE OBRAS OBLIGATORIAS

La ejecución de las obras obligatorias indicadas en las secciones 1.1 y 1.2 anteriores, deberá cumplir con las condiciones y plazos indicados en la presente sección.

• Para efectos de establecer los plazos de ejecución y el nivel de avance que se exige para su desarrollo, en la Tabla I, que se muestra a continuación, a cada obra obligatoria se le ha asignado una "Ponderación", en términos de porcentaje, sobre el total de las obras obligatorias, de manera que al sumar las Ponderaciones de todas las obras obligatorias se completa la ejecución de la totalidad (100%) de las obras exigidas.

Tabla I: Ponderación de cada obra

Obra Obligatoria (1)	Ponderación (%)
Calle Bicentenario Tramo 1	5%
Calle Bicentenario Tramo 2	10%
Calle Bicentenario Tramo 3	5%
Calle Bicentenario Tramo 4	5%
Paseo Costero Peatonal tramo 1	5%
Paseo Costero Peatonal tramo 2	35%
Paseo Costero Peatonal tramo 3A	2%
Paseo Costero Peatonal tramo 3B	3%
Plaza Barón	15%
Plaza Francia	15%
Total	100%

Notas: (1) Ver Plano Plan EM en anexo aparte.

• El Contratante deberá construir y habilitar las obras obligatorias, cumpliendo los Plazos y Porcentaje de Ejecución de Obras Obligatorias exigidos en la Tabla II: "Plazos y Porcentaje de Ejecución de Obras Obligatorias". Para efectos de cumplir con el Porcentaje de Ejecución de Obras exigido para cada uno de los plazos, se sumarán las Ponderaciones de cada obra, según la Tabla I anterior.



Tabla II: Plazos y Porcentaje de Ejecución de Obras Obligatorias

Porcentaje de Ejecución de Obras Obligatorias (%)	Plazo Límite
Al menos un 15%	15 meses
Al menos un 25% y al menos debe estar ejecutada una de las dos plazas (Plaza Francia o Plaza Barón)	27 meses
Al menos un 70%	39 meses
100%	63 meses

• Los plazos indicados comenzarán a correr en conformidad a lo establecido en la Sección 6.28 del Contrato.

• Para efectos de determinar el cumplimiento del Porcentaje de Ejecución de Obras Obligatorias en relación a los plazos exigidos, el Contratante deberá obtener al Aprobación Provisoria del respectivo Porcentaje de Ejecución de Obras Obligatorias. El Contratante obtendrá dicha Aprobación Provisoria, conforme lo determine el contrato que suscriba con la Empresa para el desarrollo del Proyecto Puerto Barón.



2. EXIGENCIAS MINIMAS GENERALES

2.1. EXIGENCIAS MINIMAS DE REDES DE URBANIZACION

El dimensionamiento y localización de las respectivas redes será materia de los estudios de ingeniería correspondientes que deberá realizar el Contratante.

Al respecto, las redes que se proyecten deberán localizarse en las franjas de vialidad, bajo aceras o calzadas peatonales.

2.2. EXIGENCIAS MINIMAS PARA VIALIDAD Y CIRCULACIONES

• En el resto de las vías que incorpore el proyecto, distintas a las identificadas en el punto 1.1 de este Plan de Exigencias Mínimas, las condiciones serán definidas por el Contratante. Todas estas vías deberán considerar redes de servicios subterráneas.

• El Contratante deberá considerar el tratamiento de arborización en las calles acorde a las exigencias del PRCV.

2.3. EXIGENCIAS MINIMAS PARA ANTEJARDINES

Los antejardines deben ser tratados por el Contratante, como continuación de veredas, sin cierros y considerando una unidad material con el espacio de uso público que enfrenten.

El Contratante deberá considerar y respetar las líneas de edificación señaladas por el PRCV vigente, pudiendo incorporar mayor distanciamiento o quiebres en las fachadas para efectos de otorgar mayor diversidad volumétrica al conjunto.

Se permitirá generar desniveles entre el antejardín y el espacio de uso público que se enfrente, en cuyos casos no se podrá superar la altura de 1,20 metros de desnivel entre uno u otro; diferencia que debe ser resuelta dentro del antejardín mediante rampas y/o escaleras.

2.4. EXIGENCIAS MÍNIMAS DE CONECTIVIDAD

El Contratante deberá respetar la actual conexión vehicular que existe dentro del área del proyecto en el sector Barón (identificada en el Plano Plan EM), para facilitar el acceso al terreno y a predios vecinos. Dicha conexión en desnivel debe mantenerse operativa durante la totalidad del Plazo, conectando con vialidad interna del sector, y respetando las exigencias mínimas referentes a los espacios de uso público indicados en este Plan.



Adicionalmente, el Contratante deberá considerar la habilitación de nuevas conexiones vehiculares para satisfacer las necesidades del proyecto, cuyo diseño y oportunidad deberá ser aprobadas por los organismos pertinentes. En principio, estas podrían estar ubicadas en Av. Simón Bolívar y Av. Edwards. Para estos efectos, EPV ha pactado con fecha 16 de agosto de 2004, el Convenio EFE-EPV sobre Establecimiento de Cruces Vehiculares y Peatonales sobre la Vía Férrea en el Tramo "Barón-Calle Edwards" de la Ciudad de Valparaíso, cuya copia estará a disposición de los Licitantes en data room respectivo.

Todas las conexiones viales que se ejecuten deberán respetar lo señalado en el Plan Regulador vigente y el Plano Plan EM, del presente documento.

2.5. EXIGENCIAS MINIMAS PARA LOS ESTACIONAMIENTOS Y CIRCULACIONES

La dotación de estacionamientos requerida debe ser satisfecha por el Contratante dentro de cada unidad, pudiendo, en casos justificados anexar otras áreas para estacionamientos complementarios a los requeridos.

La provisión de estacionamientos deberá ser acorde a los requerimientos funcionales de los usos propuestos y a los términos que establece el PRCV.

Sin perjuicio de lo establecido por el PRCV, en el caso de estacionamientos interiores sobre nivel del suelo, se deberá prever el tratamiento de fachadas que armonicen con el entorno.

Los accesos a estacionamientos en subterráneos deberán respetar una pendiente máxima de 10 %, la cual podrá aumentarse hasta un 12% en casos técnicamente justificados, con un ancho mínimo de 7 metros libres para el paso de vehículos en el caso de accesos en doble sentido, y 4 metros de ancho mínimo cuando estos sean unidireccionales.

2.6. EXIGENCIAS MINIMAS PARA LAS EDIFICACIONES

2.6.1. Del carácter de las edificaciones

a. El Contratante deberá proyectar la arquitectura de los edificios libremente. No obstante, el frente edificado hacia el Paseo Costero hasta una altura de 3,50 metros deberá ser vidriado en al menos un 70% de su longitud, no permitiéndose tramos opacos de longitud mayor a 20 metros.



b. Los volúmenes edificados, y en especial sus fachadas, no podrán superar los 25 metros de longitud sin incorporar salientes o entrantes en al menos 2 metros del plomo de la edificación, que eviten la monotonía del mismo.

c. Todas las instalaciones, sistemas y/o ductos de redes eléctricas, telefonía, datos, incendio, aire acondicionado, etc. deberán estar ocultas a la vista.

d. Se deberán considerar retranqueos escalonados para absorber las rasantes.

2.6.2. De la altura de las edificaciones

En general las edificaciones se deberán regir por las normas de altura establecidas en el PRCV para el sector vigente al tiempo de la obtención de los correspondientes permisos de edificación y la legislación vigente aplicable, incluyendo la posibilidad de acogerse parcial o totalmente a las disposiciones de Conjunto armónico definidas en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC).

2.6.3. Otras exigencias

Se deberán respetar todas las normas indicadas en el PRCV para el sector vigentes al tiempo de la obtención de los respectivos permisos de edificación, las cuales consideran:

- Usos de suelo
- Alturas de edificación
- Rasantes
- Coeficiente máximo de constructibilidad
- Porcentaje máximo de ocupación de suelo
- Antejardines mínimos
- Distanciamiento mínimo entre edificios
- Sistemas de agrupamiento
- Vialidad (1)

Notas

(1) El presente Plan de Exigencias Mínimas sólo obliga a la ejecución de vías según las condiciones que se indican en el punto 1.1 de este plan.



2.7. EXIGENCIAS MINIMAS DE CIERROS

- a. No se permiten cierros definitivos en las áreas de desarrollo ni en los espacios abiertos definidos en el Plano Plan EM. Los cierros provisorios podrán existir en tanto se ejecuten obras. Para ello el Contratante deberá cumplir con las disposiciones que determina la OGUC.
- b. Los cierros y protecciones, en el caso de requerirse, deberán diseñarse y ubicarse dentro de la fachada de las edificaciones.
- c. El cierro hacia la franja vía de Merval deberá ser provisto por el Contratante y cumplir con las disposiciones técnicas definidas para ello.

2.8. EXIGENCIAS MINIMAS DE SEÑALETICA

El Contratante deberá proveer, instalar y mantener la señalética urbana y publicitaria, la que además se deberá regir bajo un código común para la totalidad del proyecto.

2.9. EXIGENCIAS MINIMAS DE CARGA Y DESCARGA

Los desarrollos comerciales deberán disponer de un plan de operación de carga y descarga que asegure el correcto funcionamiento del sector, estableciendo para ello horarios acordes con los usos mixtos que se darán en él.

Juan R
M. A. Diaz Leon
J. A. O
2-0

PROTOCOLIZADO CON ESTA FECHA Y
BAJO EL NUMERO 7393-2009
AGREGADO AL FINAL DEL REGISTRO
DE ESTA NOTARIA.
VALPARAISO 05 NOV 2009
MARCOS ANDRES DIAZ LEON
NOTARIO PUBLICO
VALPARAISO

