

**REPÚBLICA DE CHILE**  
**SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**  
**REGIÓN DE LOS RÍOS**

**RESUELVE CONSULTA DE PERTINENCIA DE INGRESO AL SEIA, PROYECTO “REPOSICIÓN PUENTE PEDRO DE VALDIVIA (MEJORAMIENTO INTERCONEXIÓN VIAL VALDIVIA CENTRO - ISLA TEJA)”.**

**RESOLUCIÓN EXENTA N° VALDIVIA,**

**VISTOS:**

1. El Ordinario N° 2789, ingresada con fecha 14 de octubre de 2019 ante la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Los Ríos (en adelante “SEA de la Región de Los Ríos”), mediante el cual el Sr. Raúl Escárte Peters, en representación del Servicio de vivienda y Urbanización de la Región de Los Ríos (“Proponente”), consulta respecto de la pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“SEIA”) del proyecto “Reposición puente Pedro de Valdivia, (Mejoramiento interconexión vial Valdivia Centro - Isla Teja)”
2. La Carta N° 156, de fecha 29 de octubre de 2019, del SEA de la Región de Los Ríos mediante la cual se solicitan aclaraciones y/o antecedentes adicionales de fondo al Proponente, respecto de la consulta de pertinencia indicada en el Vistos anterior.
3. El Ordinario N° 3113, ingresado con fecha 04 de diciembre de 2019, ante el SEA Región de Los Ríos, mediante el cual el Proponente acompaña los antecedentes solicitado en el Vistos anterior.
4. El Oficio Ordinario. N° 236, de fecha 16 de diciembre de 2019, del SEA de la Región de Los Ríos, por medio del cual se solicita pronunciamiento al Consejo de Monumentos Nacionales respecto de la consulta de pertinencia singularizada en el Vistos 1.
5. La Carta N° 176, de fecha 26 de diciembre de 2019, del SEA de la Región de Los Ríos, mediante la cual se solicitan aclaraciones y/o antecedentes adicionales de fondo al Proponente, respecto de la información singularizada en el Vistos 3.
6. El Ordinario N° 312, ingresada con fecha 07 de febrero de 2020, ante el SEA Región de Los Ríos, mediante el cual el Proponente solicita ampliar plazo para dar respuesta a la solicitud individualizada en el Vistos anterior.
7. La Resolución Exenta. N° 12, de fecha 17 de febrero de 2020, del SEA de la Región de Los Ríos, mediante la cual se resuelve extensión de plazos solicitada por el Proponente indicada en el Vistos precedente.
8. El Ordinario N° 662, ingresada con fecha 20 de marzo de 2020, ante el SEA Región de Los Ríos, mediante el cual el Proponente presenta los antecedentes solicitados en el Vistos 5.
9. El Oficio Ordinario N° 130.844, de fecha 22 de mayo de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA que *“Uniforma criterios y exigencias técnicas sobre áreas colocadas bajo protección oficial y áreas protegidas para efectos del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, e instruye sobre la materia”.*
10. El Oficio Ordinario N° 161.081, de fecha 17 de agosto de 2016, de la Dirección Ejecutiva del SEA que Complementa el Oficio citado en el Visto anterior.
11. El Oficio Ordinario N° 131.456 de fecha 12 de septiembre de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA que *“Imparte instrucciones sobre las consultas de pertinencia de ingreso al sistema de evaluación de impacto ambiental”.*
12. Lo dispuesto en la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (“Ley N° 19.300”); en el Decreto Supremo N° 40 de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que Aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“RSEIA”); en la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley N° 19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en la Resolución Exenta RA N° 119046/204/2019, de fecha 25 de junio de 2019, del Servicio de Evaluación Ambiental, que

nombra a la Directora Regional de Los Ríos; y en la Resolución N° 7, de 2019, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.

**CONSIDERANDO:**

1. Que, con fecha, 14 de octubre de 2019, el Sr. Raúl Escárte Peters, en representación del Servicio de Vivienda y Urbanización de la Región de Los Ríos, consultó respecto de la pertinencia de ingreso al SEIA del proyecto “Reposición puente Pedro de Valdivia, (Mejoramiento interconexión vial Valdivia Centro - Isla Teja)”. De acuerdo a los antecedentes presentados por el Proponente, el Proyecto consistiría en lo siguiente:
  - 1.1. Una modificación del puente Pedro de Valdivia, con obras tendientes a complementar y mejorar el proyecto original en cuanto a soporte estructural y adecuación a las actuales condiciones de tránsito vehicular, ciclista y peatonal, se complementa con otras especialidades, tales como adecuación de semaforización, reposición de servicios, iluminación y paisajismo. Lo anterior con el objetivo de reponer las condiciones de seguridad estructural del puente y adecuar las características del puente a las condiciones actuales de movilidad de la zona.
  - 1.2. El puente propuesto permite la ampliación del puente actual mediante una estructura auxiliar para albergar 4 pistas de 3 m, dos ciclovías de 1,2 m de ancho y una vereda a cada lado de ancho variable entre 1,8 y 2,6 m, resultando un ancho total variable de 20,1 m en la zona del estribo SP (Isla Teja) y de 21,7 m en la zona del estribo EP (Valdivia centro).
  - 1.3. El puente Pedro de Valdivia, se localiza en la comuna de Valdivia, provincia del mismo nombre, capital regional de la Región de Los Ríos, une a los sectores de Isla Teja y Valdivia centro. Las coordenadas del proyecto se presentan en la Tabla N° 1 de la presente resolución.

**Tabla N° 1: Localización del proyecto**

Coordenadas (UTM WGS 84, Huso 18H)					
Inicio Sector Valdivia			Final Sector Isla Teja		
Punto	Este	Norte	Punto	Este	Norte
1	650.175	5.591.653	3	5.591.765	649.610
2	650.160	5.591.589	4	5.591.753	649.613

- 1.4. Fue construido entre los años 1952 y 1954, con vigas cajón de hormigón armado en tramos centrales, con rótulas de articulación (viga tipo Gerber) y vigas metálicas en tramos laterales y, con apoyo en cepas de hormigón armado con fundaciones de tipo cajón. Tras el colapso de los terraplenes de acceso y el desalineamiento de las cepas 1 y 4, a causa del terremoto de 1960, estos fueron mejorados en 1962, reemplazando ambos terraplenes de acceso mediante vigas metálicas y materializando nuevas cepas envolventes a las cepas. Posterior a ello el puente no ha tenido modificaciones.
- 1.5. Las siguiente corresponden a las modificaciones que se realizarán a la situación actual:
  - 1.5.1. Modificación en el Puente Pedro de Valdivia.

Se contempla la remoción de gran parte de los elementos del puente actual, manteniendo solamente las cepas centrales 2 y 3, logrando con ello mantener una fracción del valor histórico del puente como parte del paisaje urbano y fluvial. Se proyecta una nueva estructura soportante manteniendo las características formales propias del viaducto, con una similar distribución de luces respecto al puente actual, y con un desplazamiento de los ejes de apoyo lateral, con el fin de permitir su construcción en distintas fases, de acuerdo a la imagen presentada en la respuesta N° 4 de la Carta individualizada en el Vistos N° 3 de la presente Resolución.

El proyecto repone la imagen tradicional de puente en base a vigas de canto variable similares a las actuales, con un sistema de fundaciones que penetra hasta el estrato de suelo competente, en torno a los 35 m, de modo de asegurar su resistencia en caso de sismo y licuefacción (y considerando que las actuales fundaciones alcanzan una profundidad estimada entre 13 y 15 m).

Estructuralmente, se trata de tableros a semejanza de la imagen que ofrece actualmente el puente, permitiendo su estructura realizar un diseño de viga continua de 5 vanos. Sobre la estructura metálica se dispondrá una losa de espesor constante de 20 cm. El tablero incluye un sobrecanto adicional variable de la vereda, de 80 cm, el que toma en cuenta la actual forma de uso que tiene el puente, recogiendo

espacios de pausa y contemplaciones de las vistas sin entorpecer la circulación peatonal.

En relación a los estribos propuestos y cimientos, la mayor intervención se desarrolla en el lado de Valdivia, acorde a la mayor disponibilidad de espacio y a que se trata de un área ya intervenida, por el lado del estribo que se encuentra en Isla Teja, la intervención es más acotada, ajustándose a la faja definida en el Plan Regulador Comunal de Valdivia.

En la siguiente tabla se presenta una comparación del proyecto actual con lo proyectado:

**Tabla N° 2. Comparación proyecto actual con proyectado.**

	<b>Carril</b>	<b>Veredas</b>	<b>Ciclovías</b>	<b>Anchura total</b>	<b>Longitud</b>
Puente Actual	2 pistas de 3,55 m	2 de 2 m	0	11,10 m	239 m
Reposición de puente	4 pistas de 3 m	2 de 1,8 – 2,6 m	2 de 1,2 m	20,1 – 21,7 m	244,5 m

1.5.2. Las Obras complementarias consideradas para las modificaciones del puente, son las siguientes:

- Evacuación y drenaje de aguas lluvias, se proyectan sumideros tipo SERVIU con cámara decantadora, con conexión a colectores secundarios incorporados al proyecto.
- Se considera la renovación del alumbrado, incluido luminarias, postes, cableado y canalizaciones, para lo cual se proyectan luminarias con lámpara de LED, para realzar sus aspectos formales dentro del entorno paisajístico fluvial y urbano.
- Se contempla instalación de señaléticas y demarcación vial, además de elementos de segregación y vallas peatonales, todo ello como elementos de seguridad de tránsito para la adecuada convivencia de modos de transporte.
- Respecto al paisajismo, el criterio de propuesta de arborización para el proyecto es de respetar los lineamientos de diseño ya existentes en la zona, se contempla plantación de arbustos (incluyendo gramíneas y herbáceas).

1.5.3. Adecuación de accesos al puente:

Se adecuarán las vías inmediatas de acceso al puente Pedro de Valdivia, las cuales corresponden a: Av. Carampangue y Alemania en el lado oriente y Av. Los Robles en el lado poniente.

#### **Acceso Oriente**

Carampangue: se proyecta intervención hasta unos 20 m al oriente de O'Higgins hacia el oriente y dos pistas de 3,0 m de veredas de 3,0 m por el lado derecho entre Av. Alemania y el estribo del puente. Además, se contempla ciclovía unidireccional de 1,2 m que tendrá continuidad hasta O'Higgins.

Alemania: Se proyecta intervenir entre el Puente Pedro de Valdivia Hasta unos 20 m al oriente de O'Higgins. El perfil tipo corresponde a 3 pistas de 3,0 m cada una, ciclovía unidireccional de 1,2 m + 0,3 m de separador y vereda de 3,0 m a ambos lados. Esta configuración se modifica a 2 pistas de 3,0 m cada una entre la intersección con Carampangue y el puente, mientras que las veredas cambian su ancho a 2,5 m.

Independencia: Se proyecta intervención entre Av. Alemania y Chacabuco, con una calzada de 9,0 m más dos pistas de 4,5 m cada una y vereda por el lado derecho. El objetivo es mantener y homogenizar el perfil tipo existente. Se elimina el giro a la izquierda desde Carampangue en dirección a Independencia, cerrando la isleta existente. Se modifica la intersección con Av. Alemania aumentando la seguridad de peatones y ciclistas.

O'Higgins: Se proyecta una intervención puntual en el área de proyecto, renovando la carpeta existente y homogenizando las intersecciones, para efectos de compatibilidad con el conjunto de proyecto.

En relación al diseño urbano y paisajístico del sector oriental del puente, se ensanchará 5 metros a cada lado, respecto de la situación actual, considerando una redefinición de esta área, considerando para ello áreas verdes en taludes y bandejonos, teniendo en consideración continuar con diseños similares y usando las mismas existentes hoy en esos espacios, la figura 3-12 y 3-13 de la pertinencia individualizada en el Vistos 1, se presentan imágenes del diseño urbano del acceso oriente y una imagen del perfil tipo de la calle Av. Alemania, en zona de ingreso al puente.

#### **Acceso Poniente (Av. Los Robles)**

El proyecto interviene directamente la plataforma de Av. Los Robles entre el puente y Av. Los Laureles, acorde a la faja vial de 20 m determinada en el PRC, de modo de adoptar el estándar que tiene Av. Los Robles hacia el poniente de Los Laureles (doble calzada), e incorporando dos ciclovías unidireccionales y aceras peatonales.

Actualmente, en el tramo considerado la Av. Los Robles cuenta con tres carriles, dos en sentido poniente y uno en sentido oriente, proyectándose la ampliación a 4 pistas, con lo cual se da continuidad al perfil tipo proyectado para el puente (es decir, 4 pistas de 3,0 m), incorporando veredas de 1,8 m por el lado norte y de 2,3 m por el lado sur y ciclovías unidireccionales de 1,2 m libres por ambos lados (más separador de 0,3 m).

El perfil tipo planteado en este subtramo considera una propuesta de integración peatonal y vial con el MH, que permita relevar la unidad original del conjunto patrimonial, mediante; el rebaje del terraplén de acceso en comparación con el terraplén actual, pavimentos con baldosas y otra de adoquín (concordantes con la Casa Prochelle), dispositivos de seguridad vial, soterramiento del cableado, reposición de cierros de forma similar a la actual.

Cabe indicar que para la normalización del ancho de la faja por el lado norte (casa Prochelle I), se realizará una alineación en el tramo del empalme con la llegada al puente, para ello se afectarán 46 m<sup>2</sup> del predio casa Prochelle, sin afectar a construcciones ni árboles, localizándose en el área de talud hacia el río. Por otro lado, el predio del parque Prochelle es afectado en 101 m<sup>2</sup> al liberar los 3 árboles situados hoy en día en el cierre, que pasan a ser integrados en la vereda. Por lo tanto, el proyecto afecta a 147 m<sup>2</sup> del terreno del MH bajo administración municipal, lo que representa 2,3% de su superficie total del MH que hoy en días no es viario.

1.5.4. Durante la etapa constructiva, se requiere de los siguiente:

- Instalaciones de faena y acopios: Se propone utilización de área fiscal en sector de Las Mulatas, aprox. a 3,5 km al sur del proyecto, de modo de realizar flujo de materiales constructivos mediante modo fluvial, de modo reducir el tránsito en la red vial. El material de relleno se obtendrá de un empréstito y/o cantera autorizada, y se estima aproximadamente la utilización de un volumen de 12.170 m<sup>3</sup> de material.
- En relación al material extraído de las excavaciones, parte de éste será utilizado en paisajismo (647,12 m<sup>3</sup>), mientras que el sobrante será llevado a botadero o vertedero autorizado.

1.5.5. Adicionalmente, el proponente compromete una serie de acciones, las cuales se detallan a continuación:

- Campaña de profundización de rasgos arqueológicos en forma previa a la ejecución de obras en los pozos 12 y pozo 5, además de otras medidas como el monitoreo arqueológico permanente durante el desarrollo de las obras por si surgieran hallazgos no documentados.
- Previamente al inicio de las obras se realizará un análisis arqueológico subacuático con metodología similar al ya efectuado por parte de la DOP, aplicado al tercio restante del área de influencia del puente, correspondiente al segmento próximo a la isla Teja.

- Análisis de traslado de *Cedrus atlántica*: La ejecución del proyecto hace necesaria la remoción del árbol identificado como N° 050 en el diagnóstico de arbolado, incluido en el estudio de ingeniería. Se trata de un ejemplar de la especie *Cedrus atlantica* (Cedro del Líbano) en buen estado, ubicado a 30-35 cm de la solera actual, catalogado como árbol “de gran dimensión”, con un DAP de 109 cm. Se emplaza en el sector de acera, muy próximo al acceso peatonal al Parque. Para valorar su estado y la viabilidad de su relocalización, previamente al inicio de las obras se propone la realización de un estudio de detalle de su situación fitosanitaria, a desarrollar por un especialista local con experiencia acreditada, en el cual se analicen diferentes procedimientos posibles para su trasplante y la viabilidad de los mismos. Sujeto a las conclusiones del estudio, se plantea el posible traslado del ejemplar a un lugar próximo en un contexto relacionado con el propio Parque Prochelle.
  - Durante la construcción de las modificaciones del puente, se considera mantener operativo el tránsito vehicular y peatonal en ambos carriles, contemplando cortes específicos de algunos de los carriles para demoliciones puntuales o procesos de hormigonado. Además, se considera fecha de inicio en enero de 2023, una vez puesto en operación el Puente Cochrane, dado que, durante el hormigonado del Puente Pedro de Valdivia se efectuará el cierre del puente por un determinado periodo de tiempo y, el correspondiente el redireccionamiento de los flujos por el futuro puente Cochrane.
  - Para la ejecución de los pilotes en estribos y los últimos 10 metros de la cepa 1 se propone el empleo de lodos bentónicos para la estabilización de la excavación.
  - Para efectos del arrastre de sedimento del río, se contempla la instalación de cortinas de turbidez tipo “Abasco 3” para controlar y detener la propagación de la pluma de sedimentos que pudiese generarse durante el hincado de pilotes de las cepas 2, 3 y 4.
2. Que, en el marco del presente análisis de pertinencia, esta Dirección Regional procedió a consultar al Consejo de Monumentos Nacionales para que dicha repetición emitirá su pronunciamiento al tenor de lo solicitado a través del Oficio Ordinario N 236/2019, singularizado en el Visto 4° de la presente Resolución. Sin embargo, el Consejo de Monumento nacional no entregó su Informe, de modo que -conforme lo dispone el inciso 2° artículo 38 de la Ley N° 19.880- esta Dirección Regional prosiguió con sus actuaciones prescindiendo de la opinión solicitada.
  3. Que, en adicionalmente, se indica que, si bien el referido Informe fue solicitado a fin de procurar el mejor acierto de la decisión que adopta esta Dirección Regional, aquel no es exigido por las normas que regulan el procedimiento de consulta de pertinencia; y por consiguiente, de conformidad con los artículos 37 y 38 de la Ley N° 19.880, los referidos informes son indicativos y no vinculantes para el SEA de la Región de Los Ríos.
  4. Que, la Ley N° 19.300 indica en su artículo 8° que “[l]os proyectos o actividades señalados en el artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental, de acuerdo a lo establecido en la presente ley” (énfasis agregado). Dicho artículo 10 ya citado contiene un listado de “(...) proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que deberán someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental”, los cuales son desarrollados reglamentariamente, a su vez, por el artículo 3° del RSEIA.
  5. Que, para efectos de despejar en la especie si el proyecto “Reposición puente Pedro de Valdivia (Mejoramiento interconexión vial Valdivia centro - Isla Teja)” debe ingresar obligatoriamente al SEIA, se han tenido a la vista las siguientes tipologías del artículo 3° del RSEIA:
    - 5.1. Literal a) que señalan que deberán someterse al SEIA los “Acueductos, embalses o tranques y sifones que deban someterse a la autorización establecida en el artículo 294 del Código de Aguas”. En específico, el subliteral a.4) “defensa o alteración de un cuerpo o curso de aguas continentales, tal que se movilice una cantidad igual o superior a cincuenta mil metros cúbicos de material (50.000 m<sup>3</sup>), tratándose de las Regiones de Arica y Parinacota a la Región de Coquimbo, o cien mil metros cúbicos (100.000 m<sup>3</sup>), tratándose de las Regiones de Valparaíso a la Región de Magallanes y Antártica Chilena, incluida la Región Metropolitana de Santiago. Se entenderá por defensa o alteración aquellas obras de regularización o protección de las riberas de estos cuerpos o cursos, o actividades que impliquen un cambio de trazado de su cauce, o la

*modificación artificial de su sección transversal, todas de modo permanente. La alteración del lecho del curso o cuerpo de agua y de su ribera dentro de la sección que haya sido declarada área preferencial para la pesca recreativa deberá someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, independiente de la cantidad de material movilizad*o”.

- 5.2. Literal e) relativo a los “Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas”. en específico, el subliteral e.8) “Se entenderá que los caminos públicos pueden afectar áreas protegidas, cuando se localicen en las áreas definidas en el inciso quinto del artículo 8 de este Reglamento”.
  - 5.3. Literal h) relativo a los “Proyectos industriales o inmobiliarios que se ejecuten en zonas declaradas latentes o saturadas”. En específico, el subliteral h.1.) “Se entenderá por proyectos inmobiliarios, a aquellos loteos o conjuntos de viviendas que contemplen obras de edificación y/o urbanización, así como los proyectos destinados a equipamiento”.
  - 5.4. Literal p), relativo a los proyectos que contemplen “[e]jecución de obras, programas o actividades en parques nacionales, reservas nacionales, monumentos naturales, reservas de zonas vírgenes, santuarios de la naturaleza, parques marinos, reservas marinas o en cualesquiera otras áreas colocadas bajo protección oficial, en los casos en que la legislación respectiva lo permita”.
6. Que, al respecto, esta Dirección Regional estima **que el proyecto “Reposición puente Pedro de Valdivia (Mejoramiento interconexión vial Valdivia centro - Isla Teja)” no debe ingresar obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución**, en razón de las siguientes consideraciones:
- 6.1. Que, del análisis efectuado para determinar si el proyecto o actividad consultado se enmarca en las situaciones descritas en el literal a.4) del artículo 3 del RSEIA, se puede señalar lo siguiente:

La ejecución del proyecto no alterará el río Valdivia en sus riberas, por cuanto no contempla obras de regularización o protección, u otras actividades que impliquen un cambio de trazado de su cauce, o la modificación artificial de su sección transversal, de modo permanente. Por lo anterior dicho literal no es aplicable.
  - 6.2. Que, del análisis efectuado para determinar si el proyecto o actividad consultado se enmarca en las situaciones descritas en el literal e.8) del artículo 3 del RSEIA, se puede señalar lo siguiente:
    - 6.2.1. A diferencia de los demás subliterales de la letra e) del artículo 3 del RSEIA, el Reglamento no entrega una definición sobre qué se entenderá por “caminos públicos”. Por consiguiente, y de acuerdo con las reglas de interpretación dispuesta por el artículo 20 del Código Civil, cuando el legislador haya definido expresamente ciertos conceptos o palabras, “se les dará en éstas su significado legal”.
    - 6.2.2. En este contexto, el artículo 24 del D.F.L. N° 850/1997, que establece la Ley de Caminos, el cual señala que “[s]on caminos públicos las vías de comunicación terrestres destinadas al libre tránsito, situadas fuera de los límites urbanos de una población y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público. Se considerarán también caminos públicos, para los efectos de esta ley, las calles o avenidas que unan caminos públicos, declarados como tales por decreto supremo [...]”.
    - 6.2.3. En este orden de consideraciones, se verifica, primeramente, que las obras consultadas se proyectan ejecutar al interior del límite urbano definido por el Decreto Afecto N° 179/1988, que aprueba Plan Regulador Comunal del Valdivia, de modo que, las calles y avenidas a intervenir por el Proyecto consultado no constituyen caminos públicos. Por otra parte, consta que mediante Decreto Supremo N° 3.068/2010, del Ministerio de Obras Públicas y su modificación, aprobadas mediante los Decreto Supremo N° 1.398/2015 y Decreto Supremo N° 11/2019, que la autoridad aludida ha definido y declarado aquellos caminos públicos que se encuentra en las áreas urbanas de la Región de Los Ríos. Del tenor de las citadas normas se observa que las vías estructurantes Av. Los Robles, Av. Alemania, Calle Carampangue y las calles Bernardo O’Higgins y calle Independencia, no han sido incorporadas ni declaradas caminos públicos.
    - 6.2.4. Adicionalmente se señala que las obras proyectadas no se emplazan en o próximas a alguna de aquellas áreas protegidas definidas por el artículo 8 inciso 5 del RSEIA, y

cuyo, listado ha sido uniformado por medio del Ordinario N 130.844/2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que “*Establece criterio y exigencias técnicas sobre áreas colocadas bajo protección oficial y áreas protegidas para efectos del Sistema de Evaluación Ambiental*”

- 6.2.5. En conclusión, el Proyecto consultado no corresponde un camino público que sea susceptible de poder afectar a un área protegida, razón por la que el literal en análisis no se configura.
- 6.3. Que, del análisis efectuado para determinar si el proyecto o actividad consultado se enmarca en las situaciones descritas en el literal h.1) del artículo 3 del RSEIA, se puede señalar lo siguiente:
  - 6.3.1. El RSEIA no ha entregado una definición de equipamiento. De modo que, en la línea de lo indicado en el considerando 6.2.1. de la presente Resolución, corresponde estas a la definición que se han dispuesto en otros cuerpos normativos especiales.
  - 6.3.2. En este contexto, el artículo 1.1.2. de la Decreto Supremo N° 47/1992, que aprueba la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), indica que se entenderá por equipamiento “*construcciones destinadas a complementar las funciones básicas de habitar, producir y circular, cualquiera sea su clase o escala*”. Similar definición entrega el artículo 2.1.27 de la OGUC.
  - 6.3.3. Por su parte, el artículo 2.1.33. de la OGUC señala las clases de equipamiento, las que corresponde a equipamiento científico, de comercio, de culto y cultura, de deporte, de educación, de esparcimiento, de salud, de seguridad, deservicios y equipamiento social.
  - 6.3.4. Por consiguiente, el Proyecto consultadas no corresponden obras de equipamiento, sino que, por el contrario -conforme a la dispuesto por el artículo 2.1.29 de la OGUC y la Circular Ordinario N° 295/2009, de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda de Urbanismo (DDU 218)- corresponde a obras de infraestructura, las cuales conforme al literal h.1) del artículo 3 del RSEIA, no requieren ingresar en forma obligatoria al SEIA, de forma previa a su ejecución.
- 6.4. Que, del análisis efectuado para determinar si el proyecto o actividad consultado se enmarca en las situaciones descritas en el literal p) del artículo 3 del RSEIA, se puede señalar lo siguiente:
  - 6.4.1. Que, mediante el Oficio Ordinario N 130.833/2013, singularizado en el Visto 9, la Dirección Ejecutiva del SEA uniformó, entre otras cosas, el concepto de áreas colocadas bajo protección oficial, estableciendo junto con ello un catálogo de aquellas áreas que se entienden comprendidas dentro de aquel concepto, las cuales incluyen a las Zonas de Interés Turístico, reguladas por la Ley N° 20.423 sobre Sistema Institucional para el Desarrollo del Turismo; y los Monumento Histórico, reguladas por la Ley N° 17.288, sobre Monumentos Nacionales.
  - 6.4.2. En este contexto, esta Dirección Regional advierte que el Proyecto consultado se emplaza e interviene dos áreas colocadas bajo protección oficial, a saber, la Zonas de Interés Turístico Valdivia y el Monumento Histórico Casas Prochelle I y II y Parque Prochelle.
  - 6.4.3. Ahora bien, de acuerdo al espíritu y los principios de la Ley N° 19.300, es importante hacer presente que no todos los proyectos, sin importar su envergadura (magnitud y duración), deben someterse al SEIA. Al respecto, es necesario recordar que el citado Oficio Ordinario N° 130.844/2013 singularizado, instruye que el referido criterio de la letra p) se debe aplicar tomando en consideración la magnitud o los efectos de una “obra”, “programa” o “actividad”, toda vez que existen iniciativas que resultan del todo ilógico e inoficioso que se sometan al SEIA. De acuerdo a lo anterior, cuando se contemple ejecutar una “obra”, “programa” o “actividad” en un área bajo protección oficial, debe necesariamente aplicarse el criterio para determinar si se justifica que dicha “obra”, “programa” o “actividad” deba obtener calificación ambiental. En particular, se debe considerar la envergadura y los potenciales impactos del proyecto o actividad, en relación al objeto de protección de la respectiva área, de manera que evaluar en el marco del SEIA tenga sentido y reporte beneficios concretos en términos de prevención de impactos ambientales adversos.
  - 6.4.4. Que, en relación con intervención y/o afectación a la Zona de Interés Turístico Valdivia, esta Dirección Regional, considera lo siguiente:

6.4.4.1. Que, mediante Decreto Supremo N° 390, de fecha 7 de junio de 2017, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, aprobó la Zona de Interés Turístico (ZOIT) Valdivia. La referida área, de acuerdo a su Plan de Acción, considera cuatro unidades territoriales, entre ellas, la “Unidad Territorial Valdivia” sobre la cual se emplazarán las obras proyectadas.

6.4.4.2. Conforme al Plan de Acción de la ZOIT de Valdivia, la Unidad Territorial Valdivia, posee aptitudes para el desarrollo de la actividad turística, las que se justifican debido a la extensa red fluvial de compuesta por los ríos Cau Cau, Cruces, Calle Calle y Valdivia. Esta red fluvial ha sido relevada “*como la imagen representativa del turismo de Valdivia. Escenario del principal producto turístico del Destino. Esta red fluvial en conjunto con sus humedales forma en conjunto un sistema hídrico que bordea, recorre y se integra a la ciudad, propiciando elementos naturales de alto valor diferenciador para el Destino [...] Los atributos de este sector, ubicado a 3 kilómetros del núcleo urbano, han permitido la floración de productos asociados a la observación de flora y fauna, paseos en kayak y tour fluviales, presentes en la oferta turística del destino*”<sup>1</sup>. Adicionalmente, el citado Plan de Acción destaca como atractivo turístico de jerarquía nacional el Ríos Valdivia, río sobre el cual el Proyecto efectúa las obras de reposición del Puente Valdivia.

6.4.4.3. Asimismo, se advierte que el Plan de Acción, identifica como una amenaza a la puesta en valor de la ZOIT: “*proyecto de infraestructura con largos plazos de ejecución que dificultan accesos y perjudican la imagen del destino*”.<sup>2</sup> De igual forma, el referido Plan de Acción identifica como una oportunidad, el desarrollo y mejoramiento de proyectos de infraestructura que mejoren las condiciones del destino y garanticen una mejora en la conectividad terrestre,<sup>3</sup> permitiendo potenciar otras unidades territoriales y turísticas, entre ellas, a las unidades Valdivia Costera y Selva Valdiviana.<sup>4</sup>

6.4.4.4. En base a lo anterior, es preciso indicar que la reposición del Puente Pedro de Valdivia y sus obras complementarias, se encuentran acorde al Plan de Acción y la visión definidos para la Zona de Interés Turístico Valdivia, por lo que no se verá afectado su objeto de protección. El Proyecto se adecua a las necesidades actuales de conectividad de la unidad territorial Valdivia y, permite, además, mejorar la conectividad entre esta última y las unidades territoriales Costa Valdiviana y Selva Valdiviana. Por otra parte, se advierte que, la intervención no será de gran envergadura, atendido que durante la construcción el Proyecto, no afectará el tránsito al interior de la unidad territorial Valdivia y entre ésta y las unidades Costa Valdiviana y Selva Valdiviana. En efecto, y como se indicó en el considerando 1.5.5. de la presente Resolución- se considera mantener operativo, durante la fase de construcción, el tránsito vehicular y peatonal en ambos carriles, contemplando cortes específicos para la realización de determinadas actividades contempladas para la reposición del Puente. Además, se considera como fecha de inicio en enero de 2023, esto es, una vez se encuentre en operación el Puente Cochrane, permitiendo redireccionar los flujos vehiculares. Adicionalmente, se advierte que el proyecto incorpora elementos paisajísticos acordes con el patrimonio arquitectónico existente, lo que traerá como consecuencia una mejora en las condiciones turísticas actuales y potenciará la atracción de turísticas hacia dicha zona.

6.4.5. Que, en relación con la intervención y/o afectación Monumento Histórico “Casas Prochelle I y II y Parque Prochelle”, esta Dirección Regional, considera lo siguiente:

6.4.5.1. Que, mediante Decreto Supremo N° 918/1985, el Ministerio de Educación, declara Monumento Histórico Las Casa Casas Prochelle I y II y Parque Prochelle. El referido cuerpo normativo, declara a los inmuebles señalados como Monumento Histórico, atendido a que estos forman un hermoso conjunto arquitectónico y paisajístico con características típicas de la colonización alemana. Por otra parte, mediante Decreto Exento N° 806/1998, el Ministerio de Educación, fija los límites del Monumento Histórico antes referido. Se advierte que Plano Adjunto CMN N° 335/1998, fija el polígono del inmueble reconociendo un “uso mixto” y proyectando dentro de sus límites tanto la Av. Los

<sup>1</sup> Subsecretaría de Turismo (2016), “Plan de Acción Actualización ZOIT Valdivia”, p. 29

<sup>2</sup> *Ibíd.*, p. 33.

<sup>3</sup> *Ibíd.*

<sup>4</sup> *Ibíd.*, 3.

Robles como el Puente Pedro de Valdivia, conforme a los anchos y dimensiones establecidas por el Plan Regulador Comunal de Valdivia. Igualmente se advierte que ninguno de los Decretos ya señalados, reconocen y/o asignan algún atributo patrimonial a las referidas obras viales.

6.4.5.2. Que, por lo demás, el artículo 27 del Plan Regulador Comuna del Valdivia - aprobado con anterior a la delimitación de los deslindes de Monumento- establece que la Av. Los Robles, entre el Puente Pedro de Valdivia y la Av. Los Laureles, considera un ancho de faja vial de 20 m; lo cual se ajusta a las dimensiones de obras proyectadas, las cuales, según ha informado el Proponente, consideran una intervención de 19,1 m. sobre la comentada vía estructurante.

6.4.5.3. Por lo demás, se tiene presente que los atributos patrimoniales, de acuerdo a la “Guía Tramite PAS 131 del RSEIA para la realizar trabajo en Monumentos Históricos”, son aquellas “*propiedades, cualidades, elementos y procesos culturales asociados a un monumento histórico [...] cuya conservación y gestión sea prioritaria para la protección de sus valores*”

6.4.5.4. Que, adicionalmente, el Proyecto consultado no afectará el objeto de protección del Monumento Histórico, esto es, el conjunto de cualidades o elementos arquitectónico y paisajístico del inmueble. En efecto, en el caso de la Casa Prochelle I, se intervendrán un total de 46 m<sup>2</sup>, sin considerar afectación a la casa, sus elementos arquitectónicos, ni tampoco los árboles que la circundan. Por otra parte, en el caso del parque Prochelle, se intervendrá 101 m<sup>2</sup>, de un total de 3.972 m<sup>2</sup>. Esta intervención sobre el Parque implicará que 3 árboles pasarán a ser integrados a la vereda, mientras que para el caso del árbol identificado como N° 50, se estudiará su factibilidad de trasladado. Adicionalmente, las obras estructurantes de dicha reposición se realizarán de forma armónica con la arquitectura circundante, potenciando el valor de dicho patrimonio. Finalmente, en cuanto a la envergadura de la intervención, se observa que las obras utilizarán una superficie menor de Monumento, equivalente al 2,3% de aquella superficie que en la actualidad no es viario, la que -como se ha señalado- corresponde a la superficie proyectada para validez tanto por Plan Regulador Comunal de Valdivia y el Plano N° CMN N° 335/1998, aprobado mediante Decreto Exento N° 806/1998, el Ministerio de Educación.

6.4.5.5. Considerando lo anterior, es posible señalar que las características que presenta el proyecto, es concordante con los objetivos de desarrollo de la ZOIT Valdivia y no afectará el objeto de protección del monumento Histórico “Casas Prochelle I y II y Parque Prochelle”, de modo que no se configura la tipología establecida en el literal p) del artículo 3 del RSEIA.

7. Que, el artículo 26 del RSEIA regula las consultas de pertinencias de ingreso al SEIA señalando que “[...] *los proponentes podrán dirigirse al Director Regional o al Director Ejecutivo del Servicio, según corresponda, a fin de solicitar un pronunciamiento sobre si, en base a los antecedentes proporcionados al efecto, un proyecto o actividad, o su modificación, debe someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. La respuesta que emita el Servicio deberá ser Comunicada a la Superintendencia*”.
8. Que, como es posible desprender del tenor de la norma antes citada, el presente acto corresponde a una declaración de juicio, constancia o conocimiento, el cual, sobre la base de los antecedentes proporcionados por el Titular, da cuenta de una opinión, sobre si el Proyecto presentado debe o no ingresar de forma obligatoria al SEIA<sup>5</sup>. De esta forma, la opinión que emite el SEA no otorga derechos, ni menos aún autorización para ejecutar las obras consultadas<sup>7</sup> y, por consiguiente, el presente acto administrativo no exime al Titular del cumplimiento de la normativa ambiental y la obtención de las autorizaciones sectoriales necesarias para la ejecución del Proyecto.
9. Que, en dicho orden de consideraciones, se hace presente que el Proponte, previo a la construcción del Proyecto, deberá contar con la autorización por parte del Consejo de

---

<sup>5</sup> Ordinario N° 131.456/2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, pp. 6.

<sup>6</sup> Contraloría General de la República, Dictamen N° 75.903 de 2014.

<sup>7</sup> 2° Tribunal Ambiental (2018), Rol N° R-153-2017, con. 128°: “[...] *corresponde aclarar que la respuesta a una consulta de pertinencia en rigor no otorga derechos, pues se limita a emitir un juicio al tenor de los antecedentes entregados por el proponente*”.

Monumentos Nacionales, según lo dispuesto en los artículos 11 y 12 de la Ley N° 17.288 y, de ese modo asegurar que las obras del Proyecto cumplan con la normativa sectorial aplicable.

10. Que, en virtud lo anterior,

**RESUELVO:**

1. Que, el proyecto “Reposición puente Pedro de Valdivia (Mejoramiento interconexión vial Valdivia centro - Isla Teja)”, no requiere ingresar obligatoriamente al SEIA en forma previa a su ejecución, en consideración a los antecedentes aportados por el Proponente y lo expuesto en el Considerando N° 7 de la presente Resolución.
2. Que, este pronunciamiento ha sido elaborado sobre la base de los antecedentes proporcionados por el Sr. Raúl Escárte Peters, en representación del Servicio de Vivienda y Urbanización, Región de Los Ríos, consultó respecto de la pertinencia de ingreso al SEIA del proyecto denominado “Reposición puente Pedro de Valdivia (Mejoramiento interconexión vial Valdivia centro - Isla Teja)”, cuya veracidad es de su exclusiva responsabilidad y en ningún caso lo exime del cumplimiento de la normativa ambiental aplicable al Proyecto, ni de la solicitud y obtención de las autorizaciones sectoriales necesarias para su ejecución. Cabe señalar, además, que el presente pronunciamiento no obsta al ejercicio por parte de la Superintendencia del Medio Ambiente de su facultad de requerir el ingreso del Proyecto al SEIA en su caso, conforme a lo establecido en su Ley Orgánica si así correspondiera.
3. En contra de la presente resolución, podrán deducirse los recursos de reposición y jerárquico, dentro del plazo de cinco días contados desde la notificación del presente acto administrativo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley N° 19.880. Lo anterior, sin perjuicio de los recursos, acciones o derechos que se pueden hacer valer ante las autoridades correspondientes, y de las demás formas de revisión de los actos administrativos que procedan.

**Anótese, notifíquese y archívese**

**KARINA BASTIDAS TORLASCHI**  
**Directora Regional**  
**Servicio de Evaluación Ambiental**  
**Región de Los Ríos**

MMS/ACHD/VPG/vpg

Distribución:

- Sr. Raúl Escárte Peters, Servicio de Vivienda y Urbanización de la Región de Los Ríos ([rescarate@minvu.cl](mailto:rescarate@minvu.cl)).

C.c.

- Superintendencia del Medio Ambiente, SMA.
- Consejo de Monumentos Nacionales.
- Ilustre Municipalidad de Valdivia.
- Expediente del proyecto “Reposición puente Pedro de Valdivia (Mejoramiento interconexión vial Valdivia centro - Isla Teja)” (77-p-19).
- Oficina de Partes, SEA Región de Los Ríos.

