

MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES  
DIRECCIÓN DE ASESORÍA JURÍDICA  
ALCM / JSE  
DIRECCIÓN DE ASESORÍA URBANA  
PLL / MTJ

106952  
4037  
13094  
19121

MAT.: Aprueba Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP).

DECRETO ALCALDICIO SECCIÓN 1ª N° 3807

LAS CONDES, 29 OCT 2025



VISTOS:

1. Lo dispuesto en el artículo 176 del DFL N° 458, de 1975, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, publicado en el Diario Oficial con fecha 13 de abril de 1976, Ley General de Urbanismo y Construcciones, que señala, en lo pertinente, que: *"Cada municipio elaborará un plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, que contendrá una cartera de proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación territorial existentes o asociadas a éstos, debidamente priorizadas, para mejorar sus condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de sus espacios públicos y la cohesión social y sustentabilidad urbanos"*;
  2. El artículo cuarto transitorio de la Ley N° 20.958 que Establece un Sistema de Aportes al Espacio Público que dispone: *"Los primeros planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público que se elaboren en cada comuna o territorio intercomunal a metropolitano deberán, antes de iniciarse su proceso de aprobación, ser sometidos por la autoridad que los elabore o uno consulto público durante treinta días"*, y el artículo segundo transitorio del Decreto Supremo N° 14, de 2017, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que dispone en igual sentido que: *"Los primeros planes comunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público que se elaboren en cada comuna, deberán ser sometidos por la municipalidad o una consulto público durante treinta días, antes de iniciarse su proceso de aprobación"*;
- La reglamentación respecto del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) establecida en el artículo 2.8.1. y siguientes del Decreto Supremo N° 47, de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones;
4. El Plan Regulador Comunal de Las Condes, contenido en la Resolución N° 8/95, del Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, publicada en el Diario Oficial con fecha 13 de junio de 1995, y sus modificaciones posteriores;
  5. Lo dispuesto en el artículo 21, inciso tercero, literal b), del DFL N° 1, del Ministerio del Interior, Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, en adelante Ley N° 18.695, que señala como función del asesor urbanista: *"Estudiar y elaborar el plan regulador comunal, y mantenerlo actualizada, promoviendo las modificaciones que sean necesarias y preparar el plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público y los planos de detalle y planes seccionales, en su caso"*;
  6. Los artículos Nonagésimo Segundo, numeral 5 y Nonagésimo Tercero, numeral 4, ambos, del Decreto Sección 1ª N° 1947, de fecha 9 de junio de 2025, de la Municipalidad de Las Condes, que fija nuevo Reglamento de Organización Interna de la Municipalidad de Las Condes, relativos a las funciones de la Dirección de Asesoría Urbana y Departamento Plan Regulador, en relación con el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público;
  7. La versión preliminar de Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, incorporada al Plan de Desarrollo Comunal 2022 - 2025, aprobado por el Concejo Municipal de Las Condes mediante Acuerdo N° 279/2021 en la Sesión Ordinaria N° 1092, de fecha 9 de diciembre de



2021, ratificado a través del Decreto Alcaldicio Sección 1ª N° 2259, de fecha 7 de junio de 2024, de la Municipalidad de Las Condes;

8. El Acta de la Sesión Ordinaria N°9, de fecha 11 de octubre de 2022 del Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil de la comuna de Las Condes;
9. El Acta de la Sesión Extraordinaria del Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil de la comuna de Las Condes de fecha 23 de julio de 2024;
10. El Acta N° 11 de la Comisión Ciudad y Urbanismo del Concejo Municipal de fecha 10 de octubre de 2024;
11. El Acta de la Sesión Ordinaria N° 1, de fecha 9 de enero de 2025 del Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil de la comuna de Las Condes;
12. El correo electrónico del Director de la Dirección de Asesoría Urbana de fecha 10 de marzo de 2025 a la señora Alcaldesa de la comuna de Las Condes, que remite enlace a documentos del PIIMEP;
13. El Acta N° 8 de la Comisión Ciudad, Urbanismo y Transporte del Concejo Municipal de fecha 2 de mayo de 2025;
14. El Decreto Alcaldicio Sección 1ª N° 1861, de fecha 30 de mayo de 2025, que convoca a Consulta Pública previa al proceso de aprobación del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), para el período comprendido entre 2 de junio y 2 de julio del presente;
15. El INF. DAU N° 93, de fecha 1 de agosto de 2025 de la Dirección de Asesoría Urbana;
16. La aprobación del Concejo Municipal del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), en la Sesión Ordinaria N° 1227, de fecha 11 de septiembre de 2025, mediante Acuerdo N° 229/2025;
17. El Certificado del Secretario Municipal de Las Condes de fecha 1 de octubre de 2025, que certifica la Sesión Especial de la Comisión de Urbanismo del Consejo Comunal de Organizaciones de la Sociedad Civil (COSOC) de fecha 23 de enero de 2025;
18. El Certificado del Secretario Municipal de Las Condes de fecha 13 de octubre de 2025, que certifica el proceso de participación ciudadana llevado a efecto;
19. Lo dispuesto en los artículos 2°, 12, 56 y 65 letra b) de Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades; y,
20. El Decreto Alcaldicio Sección 1ª N° 4576, de fecha 6 de diciembre de 2024, de la Municipalidad de Las Condes, que establece en el cargo de Alcaldesa a doña Catalina San Martín Cavada.

#### CONSIDERANDO:

1. Que, en el periodo comprendido entre agosto de 2020 y julio de 2021 la Dirección de Asesoría Urbana, con fundamento en el Plan Regulador Comunal de Las Condes, aprobado por Resolución N° 8/95, del Gobierno Regional Metropolitano de Santiago y sus modificaciones posteriores, elaboró el análisis, diagnóstico y proposición de éste con la colaboración de las demás Unidades Municipales, respecto del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público;
2. Que, en el mes de octubre de 2021 la versión preliminar de Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público se entregó a la Administración Municipal y a las demás Unidades Municipales, para su revisión y comentario incorporándose en el Plan de Desarrollo Comunal 2022 - 2025, siendo este último aprobado por el Concejo Municipal mediante Acuerdo N° 279/2021 en la Sesión Ordinaria N° 1092, de fecha 9 de diciembre de 2021, ratificado a través del Decreto Alcaldicio Sección 1ª N° 2259, de fecha 7 de junio de 2024, de la Municipalidad de Las Condes;
3. Que, la propuesta de Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público fue presentada al Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil de la comuna de Las Condes, en su Sesión Ordinaria N°9, de fecha 11 de octubre de 2022, para su información y comentarios;
4. Que, con fecha 23 de julio de 2024, en la Sesión Extraordinaria del Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil de la comuna de Las Condes, se expuso el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, con el propósito de informar el estatus y el proceso de actualización;





5. Que, con fecha 10 de octubre de 2024 se expuso la actualización del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público en la Sesión de la Comisión Ciudad y Urbanismo del Concejo Municipal, para su conocimiento y comentarios;
6. Que, con motivo de la asunción de la Alcaldesa con fecha 6 de diciembre de 2024 y de la renovación de un porcentaje importante del Concejo Municipal, la Administración tomó la decisión de someter nuevamente a revisión y actualización el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, invitándose a participar del proceso a las diferentes Unidades Municipales, para lo cual se llevó a efecto una reunión el día 8 de enero de 2025, con la participación de varias Direcciones Municipales;
7. Que, en virtud del nuevo proceso se expuso al Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil de la comuna de Las Condes en la Sesión Ordinaria N° 1, de fecha 9 de enero de 2025, acordándose una reunión especial con la Comisión de Urbanismo de ese estamento, la que se llevó a efecto el 23 de enero de 2025;
8. Que, con fecha 10 de marzo de 2025 se hizo entrega, a la señora Alcaldesa, Administradora Municipal y Secretaría Comunal de Planificación, de la nueva versión del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, para su revisión y distribución al Concejo Municipal;
9. Que, con fecha 2 de mayo de 2025 se expuso a los señores Concejales de la comuna de Las Condes, la versión actualizada del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, para su conocimiento y comentarios;
10. Que, con fecha 30 de mayo de 2025 se convocó a los habitantes de la comuna de Las Condes a participar de la Consulta Pública referida al Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), durante 30 días, desde el 2 de junio al 2 de julio de 2025, según consta del Decreto Alcaldicio Sección 1ª N° 1861, de 30 de mayo de 2025 de la Municipalidad de Las Condes;
11. Que, con fecha 13 de octubre de 2025, el Secretario Municipal, certifica que se llevó a efecto el proceso de participación ciudadana convocada a través del Decreto Alcaldicio Sección 1ª N° 1861, de 20 de mayo de 2025 de la Municipalidad de Las Condes;
12. Que, con fecha 1 de agosto de 2025, el Director de la Dirección de Asesoría Urbana, mediante INF. DAU N° 93, dirigido a la señora Alcaldesa y Cuerpo de Concejales de la Comuna de Las Condes, informa los resultados del proceso de participación ciudadana, con acuerdo al numeral 7. del Decreto Alcaldicio Sección 1ª N° 1861, de 30 de mayo de 2025;
13. Que, con fecha 4 de septiembre de 2025 se presentaron los resultados de la Consulta Pública a los miembros del Concejo Municipal de Las Condes, en la Comisión de Ciudad, Urbanismo y Transporte, informándose de todo el proceso de participación y los resultados priorizados de los proyectos, obras y/o acciones, que consideró tanto la valoración técnica como ciudadana;
14. Que, mediante Acuerdo N° 229/2025, adoptado en Sesión Ordinaria N° 1227ª de fecha 11 de septiembre de 2025, el Concejo Municipal de Las Condes aprobó el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), que comprende: Volumen I – Diagnóstico; Volumen II – Imagen Objetiva; Volumen III – Resumen Ejecutivo; Listado o Rol Priorizado de Proyectos, Obras y/o Acciones; y, Plano, que localiza los proyectos, obras y/ acciones, aprobándose por la unanimidad del Concejo Municipal; y,
15. Que, en consecuencia, corresponde ratificar la aprobación del Concejo Municipal del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público.

**DECRETO:**

1. **PROMÚLGUESE** el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de la comuna de Las Condes, constituido por Volumen I – Diagnóstico; Volumen II – Imagen Objetiva; Volumen III – Resumen Ejecutivo; Listado o Rol Priorizado de Proyectos, Obras y/o Acciones; y, Plano, que localiza los proyectos, obras y/ acciones.
2. **PUBLÍQUESE** el presente Decreto en el Diario Oficial de la República de Chile.



3. **REMÍTASE** copia de este Decreto, copia de la publicación en el Diario Oficial, Resumen Ejecutivo, Listado o Rol Priorizado de Proyectos, Obras y/o Acciones y, Plano que localiza éstos, al Gobierno Regional Región Metropolitana de Santiago.
4. **ARCHÍVESE** el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público en la Oficina de Partes de la Municipalidad de Las Condes, cuyo texto deberá estar disponible para quien lo solicite, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 98, letra a) de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades. Asimismo, remítase copia de este a las siguientes Unidades Municipales: Dirección de Asesoría Urbana, Secretaría Comunal de Planificación y Coordinación, Dirección de Tránsito y Transporte Público, Dirección de Obras Municipales, Dirección de Infraestructura y Servicios Públicos, Dirección de Parques y Jardines, Dirección de Medio Ambiente y Aseo y, Dirección de Operaciones y Emergencia.
5. **PÓNGASE A DISPOSICIÓN DE TODA LA COMUNIDAD** en el sitio electrónico institucional el Plan Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) con todos sus documentos, en la plataforma de Transparencia Activa en el apartado de Transparencia Proactiva.

**ANÓTESE, REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y ARCHÍVESE.**



**Distribución:**

1. Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago.
2. Administración Municipal.
3. Dirección de Asesoría Jurídica.
4. Dirección de Asesoría Urbana.
5. Secretaría Comunal de Planificación.
6. Dirección de Tránsito y Transporte Público.
7. Dirección de Obras Municipales.
8. Dirección de Infraestructura y Servicios Públicos.
9. Dirección de Parques y Jardines.
10. Dirección de Medio Ambiente y Aseo.
11. Dirección de Operaciones y Emergencias.
12. Demás Direcciones y Unidades Municipales.
13. Oficina de Partes.

# PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

VOLUMEN I – DIAGNÓSTICO



I. MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES  
2024 - 2028

**ALCALDESA:**

SRA. CATALINA SAN MARTIN CAVADA

**HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL:**

SRA. CATALINA UGARTE MILLÁN  
SR. LUIS HADAD ACEVEDO  
SR. MANUEL MELERO ABAROA  
SRA. FRANCESCA GORRINI TESSER  
SRA. PAMELA HODAR ALBA  
SR. RICHARD KOUYOUMDJIAN INGLIS  
SR. CRISTOBAL DE LA MAZA LÓPEZ  
SR. LEONARDO PRAT FERNANDEZ  
SR. GUILLERMO URETA LARRAIN  
SRA. NAYATI MAHMOUD CONTRERAS

**SECRETARIO MUNICIPAL:**

SR. JORGE VERGARA GOMEZ

**ADMINISTRADORA MUNICIPAL:**

SRA. NAJEL KLEIN MOYA

**SECRETARIA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN:**

SRA. MARIA GARCÉS MARQUES

**DIRECCIÓN DE ASESORÍA URBANA:**

SR. PABLO DE LA LLERA MARTIN, DIRECTOR

**EQUIPO PROFESIONAL:**

Pablo De La Llera Martin  
Isabel Pedraza Guerrero  
Luis Gutierrez Basc  
Mario Torres Jofre  
Rocío Arancibia Cerda  
Mijal Melnick Hadjes  
Matias Mella Zurita  
Pablo Amunátegui Del Rio  
Carina Jofre Albaina  
Benjamin Poblete Venegas

I. MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES  
2020 - 2024

**ALCALDESA:**

SRA. DANIELA FERRAZZA RAMOS

**HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL:**

SR. PABLO DITTEBORN CONDUA  
SRA. ISIDORA ALCALDE EGANA  
SR. PATRICIO NORR TOCORRAL  
SRA. CATALINA SAN MARTIN CAVADA  
SR. LUIS HADAD ACEVEDO  
SRA. JAVIERA KRETSCHMER BORJOCO  
SRA. CATALINA UGARTE MILLÁN  
SRA. MARC CLAUDE MAYO DE GUYERDHE  
SR. LEONARDO PRAT FERNANDEZ  
SR. VICTOR DRUJAS INGLIS

**SECRETARIO MUNICIPAL:**

SR. JORGE VERGARA GOMEZ

**ADMINISTRADOR MUNICIPAL:**

SR. MANUEL ESTEBAN VIDAL

**SECRETARIA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN:**

SRA. NAJEL KLEIN MOYA

Marzo 2025

Av. Alonso de Córdoba Interior N° 2225, Piso 3°  
7550000 Las Condes - Santiago - Chile

Este Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEPI) fue elaborado con la colaboración de todas las Direcciones Municipales en una Mesa de Trabajo liderada por la Dirección de Asesoría Urbana, dando origen a su versión original de octubre de 2021 y su actualización de septiembre de 2024. Esta versión de marzo de 2025 se elabora para dar inicio al proceso de participación ciudadana.



**LAS CONDES**  
MUNICIPALIDAD

Dirección de  
Asesoría Urbana

aurbana@lascondes.cl  
www.lascondes.cl

# ● Índice

siglas y acrónimos

4

00\_ INTRODUCCIÓN

5

01\_ MARCO METODOLÓGICO, DEFINICIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO Y CARACTERIZACIÓN DE LA COMUNA

13

02\_ ANTECEDENTES Y DIAGNÓSTICO

25

A. El Marco de Inserción Internacional y Nacional

27

A01.- Objetivos de Desarrollo Sostenible

27

A02.- Nueva Agenda Urbana 2030

28

A03.- Política Nacional de Desarrollo Urbano

34

A04.- Política Nacional de Parques Urbanos

36

B. Políticas Públicas y Planeamiento Urbano

39

B01.- Estrategia Regional de Desarrollo 2024 – 2035

39

B02.- Plan Regulador Metropolitano de Santiago

45

B03.- Plan de Desarrollo Comunal 2022 – 2025

46

B04.- Plan Regulador Comunal de Las Condes

50

C. Cartera de Proyectos Involucrados en Movilidad y Espacio Público

55

C01.- Proyectos de Interés Público

55

C02.- Plan Maestro Transporte Santiago 2025

64

02\_1 PRINCIPIOS COMUNALES PARA EL DIAGNÓSTICO URBANO

67

D. Geomorfología y Áreas Verdes

73

D01.- Geomorfología

73

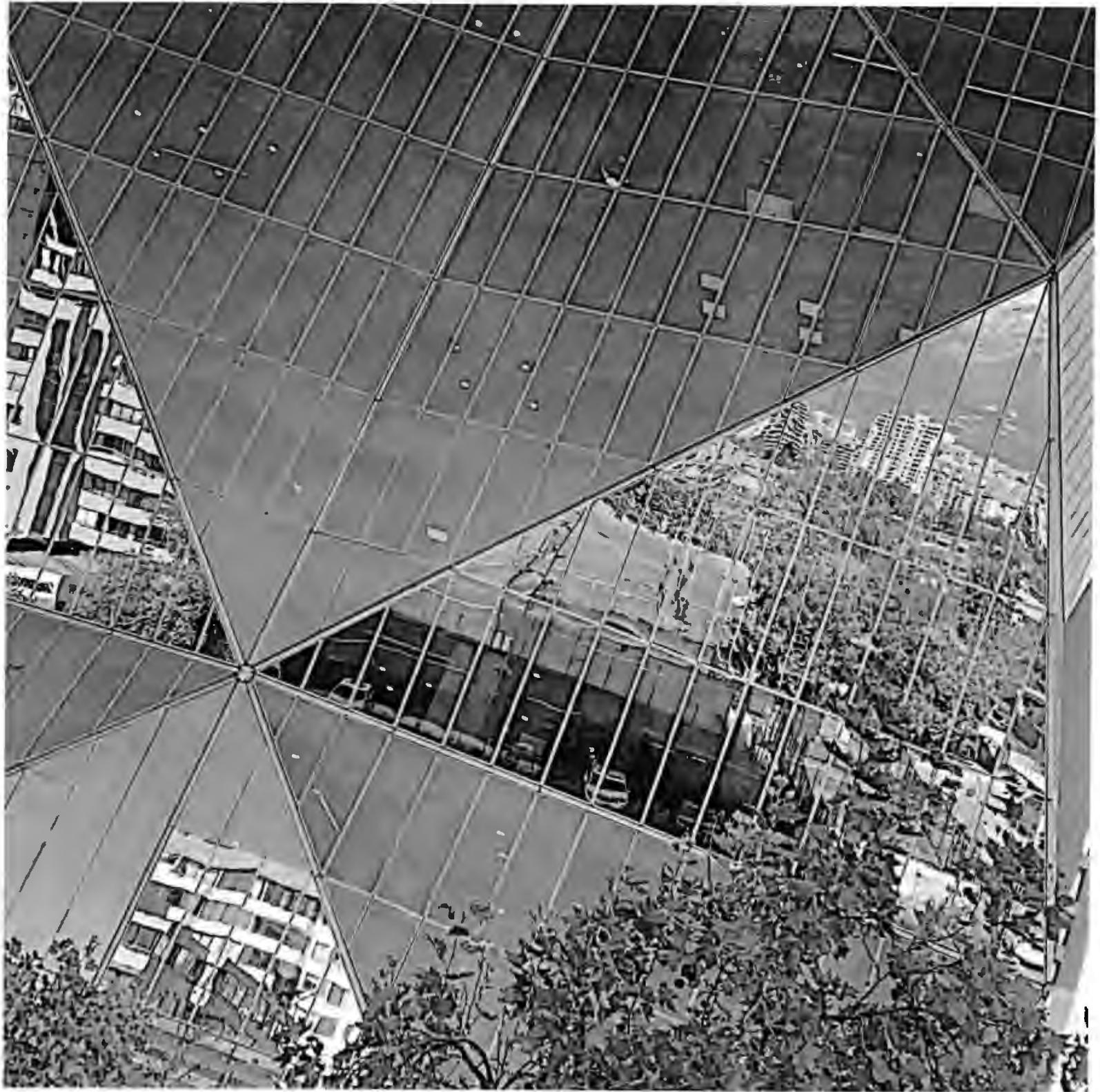
D02.- Áreas Verdes

78

D03.- Arbolado Urbano

82

<b>E.</b>	<b>Espacio Público</b>	<b>79</b>
	E01.- Aceras, Paseos y Otros Recorridos	79
	E02.- Actividades en el Espacio Público	96
	E03.- Seguridad Pública	98
	E04.- Gestión de Residuos	112
<b>F.</b>	<b>Transporte y Movilidad</b>	<b>119</b>
	F01.- Infraestructura Vial Relevante	119
	F02.- Intersecciones Relevantes	121
	F03.- Infraestructura Cido-inclusiva	126
	F04.- Servicios de Transporte Público	129
	F05.- Taxis Colectivos y Básicos	141
	F06.- Transporte Privado	142
	F07.- Movilidad	142
	F08.- Información de Accidentes de Tránsito	144
	F09.- Viajes	145
	F10.- Información y Telegestión de Servicios Municipales	147
<b>G.</b>	<b>Patrimonio y Edificaciones</b>	<b>155</b>
	G01.- Monumentos e Inmuebles Históricos	155
	G02.- Estructura de Barrios	157
	G03.- Edificaciones e Infraestructuras	158
<b>H.</b>	<b>Población y Demografía</b>	<b>171</b>
	H01.- Cantidad	171
	H02.- Densidad	173
	H03.- Grupos Socioeconómicos	173
	H04.- Caracterización	176
<b>I.</b>	<b>Fondos y Financiamiento</b>	<b>181</b>
	I01.- Proyección de los Fondos	181
	<b>índice de figuras y tablas</b>	<b>185</b>
	<b>bibliografía</b>	<b>187</b>



## siglas y acrónimos

AMA	Asociación de Inversores de Mercado	MINVU	Ministerio de Vivienda y Urbanismo
BCN	Biblioteca del Congreso Nacional	MMA	Ministerio del Medio Ambiente
BID	Banco Interamericano de Desarrollo	MOP	Ministerio de Obras Públicas
CCNC	Cámara Chilena de la Construcción	MIT	Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones
CESFAM	Centro de Salud Familiar	NAU	Nueva Agenda Urbana
CGR	Contraloría General de la República	OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD en inglés)
CNDU	Consejo Nacional de Desarrollo Urbano	ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
CNDT	Consejo Nacional de Desarrollo Territorial	OGUC	Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones
CONASET	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito	ONU – Hábitat	Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos
CORFO	Corporación de Fomento de la Producción	PIIMP	Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público
COSAM	Centro Comunitario de Salud Mental Familiar	PLADECO	Plan de Desarrollo Comunal
COSONIC	Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil	PMÁ	Presupuesto Municipal Anual
DAU	Dirección de Asesoría Urbana	PNDU	Política Nacional de Desarrollo Urbano
DDU	Dirección de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo	PNOT	Política Nacional de Ordenamiento Territorial
DECOM	Dirección de Desarrollo Comunitario	PNPU	Política Nacional de Parques Urbanos
DFL	Decreto con Fuerza de Ley	PNUD	Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo
DO	Diario Oficial de la República de Chile	PNUMA	Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente
DOM	Dirección de Obras Municipales	PRC	Plan Regulador Comunal
DS	Decreto Supremo	PRCLC	Plan Regulador Comunal de Las Corderas
EISTU	Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano	PRIS	Plan Regulador Intercomunal de Santiago
ERD	Estrategia Regional de Desarrollo	PRMS	Plan Regulador Metropolitano de Santiago
ERD RM	Estrategia Regional de Desarrollo Región Metropolitana de Santiago	PROT	Plan Regional de Ordenamiento Territorial
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación	PRRD	Plan Comunal para la Reducción de Riesgo de Desastres
GORE	Gobierno Regional Metropolitano de Santiago	SAPU	Servicio de Atención Prioritaria de Urgencia
IBT	Índice de Bienestar Territorial	SECLA	Secretaría Comunal de Planificación
ICVU	Índice de Calidad de Vida Urbana	SEIM	Sistema de Evaluación de Impactos de Movilidad
IEUT	Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales Pontificia Universidad Católica de Chile	SENADIS	Servicio Nacional de la Discapacidad
INE	Instituto Nacional de Estadísticas	SEREMI – MINVU	Secretaría Regional Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
IPT	Instrumento de Planificación Territorial	SIEDU	Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano
LGUC	Ley General de Urbanismo y Construcciones		
LOCM	Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades		
MIDESO	Ministerio de Desarrollo Social y Familia		



00\_ INTRODUCCIÓN

En nuestro país, las mitigaciones de los impactos en el sistema de transporte generados por los proyectos de edificación de densificación y/o extensión urbana, correspondientes a uso residenciales, no residenciales, locales escolares, establecimientos deportivos y recreativos, y terminales de transporte<sup>1</sup>, más aquellos que colindan con caminos públicos o con la red vial básica, hasta el 18 de noviembre del año 2021<sup>2</sup>, se resolvían en acuerdo a los resultados que entregaba el *Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano*<sup>3</sup>, más conocido por su sigla: EISTU. A partir de esa fecha comenzó a regir el nuevo *Sistema de Evaluación de Impactos de Movilidad* (SEIM), regulado por las disposiciones del DS (MTT) N° 30, de 2017 (DO 17/05/2019), *Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano*, que se encuentra amparado en la Ley N° 20.958<sup>4</sup>, de 2016 (DO 15/10/2016), que *Establece un Sistema de Aportes al Espacio Público*.

La Ley N° 20.958 vino a modificar el DFL N° 458, de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), en varios aspectos, siendo la más sustantiva, aquella que intercaló a continuación del artículo 167, el *Título V De las mitigaciones y aportes al espacio público*, con cinco Capítulos y 19 nuevos artículos. Es así como en el *Capítulo III De los aportes al espacio público*, el artículo 176, inciso primero, establece:

Cada municipio elaborará un plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, que contendrá una cartera de proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación territorial existentes o asociadas a éstos, debidamente priorizadas, para mejorar sus condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de sus espacios públicos y la cohesión social y sustentabilidad urbanas ...El plan deberá someterse a la aprobación del concejo municipal respectivo. Una vez aprobado, será promulgado por el alcalde, quien remitirá copia al gobierno regional. [el subrayado es propio]

La incorporación del nuevo artículo 176 a la LGUC, no solo obliga a los municipios a la elaboración de un Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), sino que la determinación de los proyectos, obras o medidas, deben estar directamente

asociadas al Plan Regulador Comunal (PRC). Con este nuevo instrumento se logra, por primera vez, contar con un mecanismo que permite financiar las acciones planificadas en el PRC, debidamente priorizadas y, por tanto, el instrumento de planificación territorial (IPT) es susceptible de materializarse en el tiempo. Sin perjuicio de lo anterior, el PIIMEP tampoco puede quedar solo en mejoras de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad del sistema de transporte, sino también debe considerar en sus proyectos, obras y acciones que contribuyan a mejorar la calidad de los espacios públicos, la cohesión social y la sostenibilidad urbana, contribuyendo a que las estrategias de la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU)<sup>5</sup>, puedan materializarse, puesto que su objetivo fundamental es:

*... generar condiciones para una mejor "Calidad de Vida de las Personas"<sup>6</sup>, entendida no solo respecto de la disponibilidad de bienes o condiciones objetivas sino también en términos subjetivos, asociados a la dimensión humana y relaciones entre las personas.*

*Esta Política se basa en el concepto de "Desarrollo Sustentable", entendiendo desarrollo como el aumento de las posibilidades de las personas y comunidades para llevar adelante sus proyectos de vida en distintos ámbitos<sup>7</sup>. Y sustentable, en términos "que la satisfacción de las necesidades actuales de las personas se realice sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas."<sup>6</sup>*

La obligatoriedad para este tipo de estudio depende de la cantidad de estacionamiento... para el caso de los proyectos residenciales o residenciales, o de la capacidad de alumnos, para los locales escolares, o de la ocupación máxima del recinto deportivo o de la cantidad de vehículos usuarios de los terminales de transporte.

A esta fecha el Artículo 243 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones fue derogado por el DS (MINVU) N° 14, de 2017 (DO 22/02/2018) y esta su vez ha sido modificado por el DS (MINVU) N° 12, de 2020 (DO 14/09/2020).

El Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano fue incorporado a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (DS (MUT) N° 47, de 1992) por el DS (MINVU) N° 59, de 2001 (DO 07/07/2001), que reemplazó el Artículo 243, vigente a esa fecha.

Esta norma fue modificada por la Ley N° 21284 (DO 12/11/2020) en lo que respecta a introducir en vigor de las mitigaciones directas en el sistema de movilidad local.

<sup>1</sup> Mediante el DS (MINVU) N° 78, de 2013 (DO 04/03/2014) se ajustó a la Política Nacional de Desarrollo Urbano y se creó el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. Texto disponible en: <https://and.gob.cl/wp-content/uploads/2014/04/Politica-Nacional-Urbanopdf>

<sup>2</sup> Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2014) Política Nacional de Desarrollo Urbano. Volumen 4. En [https://and.gob.cl/wp-content/uploads/2014/03/Politica\\_Nacional\\_De\\_Desarrollo\\_Urbanopdf](https://and.gob.cl/wp-content/uploads/2014/03/Politica_Nacional_De_Desarrollo_Urbanopdf) p.16.

Además, la Municipalidad de Las Condes inició una nueva época en su administración, pues en junio de 2021 asumió la Alcaldía la señora Daniela Peñaloza Ramos, quien decidió priorizar estratégicamente cinco aspectos claves en su gestión: las personas al centro, bienestar, integración, sostenibilidad y modernización. Todo ello con el propósito de trabajar para mejorar cada vez más la calidad de vida de quienes viven, trabajan y visitan la comuna. Esta administración es acompañada por un nuevo cuerpo de concejales y concejales, cuyo norte es contribuir a que las acciones municipales reporten los mayores beneficios a la comunidad.

En este contexto, el PIIMEP que se presenta, se ha elaborado – en primer lugar– con el objeto de cumplir las disposiciones normativas emanadas de la Ley N° 20.958, de 2016 y, en segundo lugar, como guía priorizada de las inversiones en materia de infraestructura de movilidad y espacio público para el corto, mediano y largo plazo, puesto que varios de los proyectos, obras y acciones son de largo alcance, producto que precisan no solo de importantes cuantías de recursos financieros, sino también de una adecuada incorporación de recursos profesionales y humanos, tanto para el desarrollo a nivel de detalle de los proyectos como también para canalizar la participación ciudadana y sus aportes, teniéndose presente que este PIIMEP debe actualizarse cada 10 años, según la norma vigente.

Sin perjuicio de lo anterior, este PIIMEP en su elaboración ha considerado algunas de las recomendaciones del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), prescritas en la «*Guía para la Elaboración de Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIEP)*» (2018), cuyo objetivo es “*dar las pautas y direccionamientos para que los municipios puedan confeccionar sus PIEP y utilizar los recursos disponibles en el Fondo asociado para el desarrollo de sus proyectos, obras y medidas, de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 20.958.*”

**Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP)**

La Ley N° 20.958, de 2016, citada precedentemente, por medio del nuevo Artículo 176, modificó implícitamente el artículo 6° de la ley Orgánica Constitucional de Municipalidades (LOCM), que establece:

*La gestión municipal contará, a lo menos, con los siguientes instrumentos:*

- a) *El plan comunal de desarrollo y sus programas;*
- b) *El plan regulador comunal;*

- c) *El presupuesto municipal anual;*
- d) *La política de recursos humanos, y*
- e) *El plan comunal de seguridad pública.*

Esta modificación implícita agrega un nuevo instrumento a la gestión municipal, el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), cuya tarea ha sido encomendada al asesor urbanista de los Municipios, con acuerdo al artículo 21, inciso tercero, literal b), lo cual exige a la administración, poner especial atención en la concordancia de sus instrumentos de misión, especialmente entre este nuevo instrumento y el Plan Comunal de Desarrollo (PLADECO), Plan Regulador Comunal (PRC), Presupuesto Municipal Anual (PMA) y Plan Comunal para la Reducción de Riesgo de Desastres (PRRD) (incorporado por la Ley N° 21.364, artículo 28). Lo anterior cobra mayor importancia dada la vigencia de cada instrumento, puesto que tanto el PRC como el PIIMEP deben actualizarse cada 10 años (sin perjuicio de ello, el PIIMEP debe actualizarse cada vez que se modifique el PRC), el PLADECO cada 4 años y, el PMA, tiene una vigencia anual. Por lo tanto, la gestión y administración municipal se basa en planeamiento de largo (el PRC si bien debe actualizarse cada 10 años, su imagen objetivo es para al menos 20 o más años), mediano y corto plazo.

Por otra parte, la LOCM en su artículo 7° establece que el PLADECO es el *instrumento rector del desarrollo en la comuna* y que contempla *las acciones orientadas a satisfacer las necesidades de la comunidad local y a promover su avance social, económico y cultural*, sin embargo, este por su característica en la mayoría de las veces carece de la fuerza necesaria para impulsar las transformaciones que el territorio precisa, tanto para mejorar las condiciones de la calidad de vida como para acoger los cambios producto de la densificación y crecimiento urbano.

La Ley N° 20.958 no solo estableció la obligatoriedad de la elaboración de los PIIMEP, sino también incorporó un sistema de aportes al espacio público, con el propósito de mitigar los impactos de los proyectos que conllevan crecimiento urbano por extensión o por densificación, que a esa fecha estaban asociados a los EISTU. Los nuevos principios establecidos refieren a: universalidad, proporcionalidad y predictibilidad, con el objetivo de que tanto el sector público y privado concurren

con las mitigaciones y aportes, que estos sean equivalentes a las externalidades generadas (con el fin de que no se hagan cargo de los déficits históricos) y, que se calculen en base a métodos objetivos, tanto de procedimientos como plazos debidamente estandarizados.

En línea con lo anterior, se instruyó al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones para que en conjunto con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo propusieran un nuevo sistema de evaluación de impactos sobre la movilidad local producto del crecimiento urbano, dando origen al DS (MTT) N° 30, de 12 de abril de 2017 (DO 17/05/2019), denominado: *Reglamento sobre Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local Derivados de Proyectos de Crecimiento Urbano*, cuya última modificación se realiza mediante el DS (MINVU) N° 12, de 2 de septiembre de 2020 (DO 14/09/2021).

Por su parte, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), a través del DS N° 14<sup>7</sup>, de 12 de abril de 2017 (DO 22/02/2018), modificó el DS (MINVU) N° 47, de 1992, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), con el fin de actualizar sus normas a las disposiciones de la Ley N° 20.958, cuyo texto entró en vigencia a contar del 18 de noviembre de 2020, salvo algunos preceptos señalados en las Disposiciones Transitorias. Este DS (MINVU) N° 14, incorporó en el Artículo Segundo de las disposiciones transitorias lo que sigue:

*Los primeros planes comunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público que se elaboren en cada comuna, deberán ser sometidos por la municipalidad a una consulta pública durante treinta días, antes de iniciarse su proceso de aprobación.* [el subrayado es propio]

El DS N° 14, citado precedentemente, reproduce el Artículo Cuarto de las disposiciones transitorias de la Ley N° 20.958, que establece la consulta pública previa a la aprobación del PIIMEP por parte del Concejo Municipal, incorporándose esta obligatoriedad en una disposición transitoria. Sin perjuicio de lo anterior, las normas del DS (MINVU) N° 14 no establecen las características que ha de tener la consulta pública a la cual ha de someterse el PIIMEP, salvo que la exposición pública ha de materializarse por treinta días.

La División de Desarrollo Urbano (DDU) del MINVU, en acuerdo a las atribuciones que le asigna el artículo 4° de la LGUC, impartió instrucciones para la aplicación de la Ley N° 20.958, por medio de la Circular N° 324 (DDU 439) de fecha 6 de agosto de 2020, señalando en el numeral 2.2. *Objetivos y Definiciones de la Ley*, lo siguiente:

*Este cuerpo normativo dispuso que los proyectos inmobiliarios –públicos y privados– mitiguen los impactos urbanos que generen en su entorno directo (Mitigaciones Directas), a través de un sistema que reemplaza a los actuales Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU), por el Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV). (destacados nuestros)*

*En ese orden de consideraciones, aquellos proyectos inmobiliarios que generen crecimiento urbano por densificación, podrán dar cumplimiento a la obligación de ceder terrenos para vialidad, áreas verdes y equipamiento, establecida en el artículo 70° de la LGUC, a través de un mecanismo alternativo, denominado “Aportes al Espacio Público”. (destacados nuestros)*

Es importante tener presente la precisión que se expone en el segundo párrafo de la cita precedente, pues solo los proyectos inmobiliarios que generen crecimiento urbano por densificación podrán acogerse al mecanismo alternativo de las cesiones previstas en el artículo 70 de la LGUC mediante aportes en dinero. La densificación por extensión, es decir aquella que incorpora un nuevo suelo urbanizado a través de un loteo, deberá efectuar las cesiones tal como se han materializado a la fecha y tienen la obligación de urbanizar.

En orden a lo anterior, con el propósito de dimensionar adecuadamente los posibles aportes que los municipios podrían recibir producto del crecimiento urbano por densificación, resulta interesante transcribir el numeral 2.2.3. *Consideraciones Especiales para Proyectos que conlleven Crecimiento Urbano por Densificación*, de la Circular DDU 439<sup>8</sup>:

*En aquellos proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación se deberá considerar que:*

- a) *Quien decide si el proyecto cede o aporta en dinero es el propietario del terreno, debiendo libremente escoger entre las alternativas establecidas en la ley.*
- b) *En caso de aportes, el pago deberá efectuarse al municipio en forma previa a la recepción municipal del proyecto, en los términos prescritos en el artículo 179° de la LGUC.*

<sup>7</sup> Modificado por el DS (MINVU) N° 14, de 12 de noviembre de 2020 (DO 18/11/2020).

<sup>8</sup> Ministerio de Vivienda y Urbanismo, División de Desarrollo Urbano (2020). Circular Ord. 324. Aplicación Título V de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, introducido por la Ley N° 20.958. En: <http://www.minvu.gob.cl/wp-content/uploads/2019/06/DDU-439.pdf>

- c) Los condominios Tipo A podrán ceder o aportar.
- d) Los condominios Tipo B ceden conforme a la Ley N° 20.841, es decir, como parte de los bienes de dominio común, al interior del condominio. Por lo tanto, no pueden aportar, salvo los proyectos de ampliaciones futuras del condominio.
- e) Los condominios Tipo A y Tipo B con terrenos afectos a declaratoria de utilidad pública deben ceder y urbanizar dichos terrenos. La cesión de estos terrenos se hace efectiva con la recepción definitiva de las obras de urbanización, que es previa o conjunta con la recepción de la edificación (artículo 3.4.1. de la OGUC).
- f) En caso de beneficios o incentivos normativos obtenidos a propósito de la implementación de esta ley, la cesión o aporte aumentará en el mismo porcentaje que el beneficio obtenido, ateniéndose a lo prescrito en el artículo 182° de la LGUC, según corresponda.
- g) Se hará necesario contar con el historial de las cesiones o aportes realizadas sobre el terreno, ya que una vez enterado el 44% en forma acumulativa, no procede exigir más cesiones o aportes.
- h) Las cesiones o aportes también serán aplicables en el área rural, cuando se aplique el artículo 55° de la LGUC, conforme dispone el inciso final del artículo 169° del mismo cuerpo legal.
- i) Tratándose de cambios de destino, o modificaciones o ampliaciones del giro de patente comercial de una propiedad que incrementen los habitantes, ocupantes o metros cuadrados construidos, los aportes al espacio público deberán pagarse antes del otorgamiento de la autorización del proyecto respectivo.  
En lo relativo a la "patente provisoria", dicha solicitud quedará exenta de cumplir la exigencia antes descrita, ello en atención a la naturaleza provisoria de esa autorización. En caso de solicitar una patente definitiva, la edificación en cuestión, deberá atenerse a lo indicado en el párrafo precedente. [el subrayado es propio].

Las municipalidades del país están obligadas a mantener activas una cuenta corriente especial y separada del resto del presupuesto municipal, para recaudar los fondos provenientes

de aquellos proyectos inmobiliarios que optan por aportar dinero en lugar de ceder los terrenos a que haya lugar. Estos recursos deben usarse en la implementación del PIIMEP, sin perjuicio de lo anterior y de modo excepcional, si la Municipalidad respectiva no contase con un PIIMEP debidamente aprobado a la fecha de entrada en vigor de la Ley, se podrá destinar hasta un tercio de lo recaudado en la cuenta corriente especial para la elaboración del Plan.

Ahora bien, lo preceptuado obliga a destinar un 70% (deducidos los gastos de administración) de los recursos recaudados a proyectos, obras o medidas de movilidad y, un 40% de los fondos recaudados, en el caso de existir un plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, deben concurrir anualmente al financiamiento de obras incluidas en dicho plan intercomunal, según lo establecido en el artículo 180, inciso cuarto de la LGUC.

Se consideran inversiones en movilidad (70% de lo recaudado) todas aquellas relacionadas con: aceras y circulaciones peatonales, pasos para peatones, calzadas, ciclovías, paraderos de buses, estacionamientos de bicicletas, entre otras; y, en espacio público (30% de lo recaudado): áreas verdes, luminarias y alumbrado público, soterramiento de redes, prevención y mitigación de riesgos de desastres, señalética, áreas de juegos infantiles, baños públicos, mobiliario urbano, basureros o contenedores de basura, quioscos, pérgolas y otras que puedan asemejarse a las indicadas. Todo este tipo de obras de inversión en infraestructura de movilidad y de espacio público deben encontrarse incluidas en un instrumento de planificación territorial existente o asociadas a este y, por tanto, permiten materializar la imagen objetivo comunal, incorporando en el PIIMEP la cartera de proyectos, obras o medidas debidamente priorizadas y el respectivo plano donde se grafiquen.

Es importante recordar que el Plan Regulador Comunal de las Condes (PRCLC), que data del año 1995 y sus modificaciones posteriores, se anticipó a las actuales disposiciones normativas en materia de aportes por parte de los proyectos inmobiliarios, incorporando en su Ordenanza Local mecanismos que establecen la obligatoriedad a los proyectos de densificación en el sector alto de la comuna para concurrir a materializar las obras de infraestructura que se señalan en el artículo 39 del PRCLC y que dan factibilidad técnica al propio proceso de densificación.

Asimismo, la estructura de la norma urbanística que se construyera bajo la lógica de considerar tablas para proyectos sin densificación y para proyectos con densificación en las distintas zonas de edificación evidencia la necesidad –para un adecuado desarrollo urbano–, que los proyectos inmobiliarios de densificación contribuyan al proceso de mejoramiento del territorio, mitigando los impactos que ocasionan no solo en el entorno inmediato al sector se interviene, concepto que la Ley N° 20.958 viene a plasmar en acuerdo a los mecanismos considerados. Lo anterior, en el sentido de que la densificación de la ciudad debe ser responsable de los mejoramientos de la infraestructura de movilidad y del espacio público, de manera que los aumentos de densidad, vehículos y viajes permitan, a lo menos, mantener los estándares urbanísticos del sector en que se insertan los proyectos inmobiliarios.

Por consiguiente, este mecanismo de participación responsable de los proyectos inmobiliarios de densificación, que aseguran o bien mejoran el estándar urbanístico de las zonas o sectores en que se emplazan, en el caso de la comuna de Las Condes no constituye un concepto nuevo y ajeno al quehacer de la planificación urbanística comunal, pues a partir de la aprobación del PRCLC en el año 1995 se encuentra entre los preceptos normativos locales, adelantándose en casi 25 años a lo normado recientemente para todo el territorio nacional. Esto ha permitido una agenda colaborativa público privada para el desarrollo y materialización de proyectos de inversión en infraestructura, concepto que recoge la Ley N° 20.958 de Aportes al Espacio Público. Así, el soterramiento de redes, mejoras a la infraestructura vial y adecuación del espacio público, han sido gestados con el valioso y solidario aporte privado al momento de densificar las distintas zonas de edificación de la comuna. Indiscutiblemente los preceptos actuales contenidos en la LGUC y, por tanto, de aplicación nacional, obliga a la Municipalidad de Las Condes –en el corto plazo– a adecuar los mecanismos contemplados en la Ordenanza del PRCLC y a preparar una actualización del PRC con una imagen objetivo para los próximos 30 años.

No obstante, todo lo anterior, es importante señalar que los alcances para la comuna de Las Condes relativo a los efectos de la implementación de los nuevos mecanismos aún no son posibles de visualizar en el presente PIIMEP,

quedando como tarea del seguimiento del Plan y para el futuro proceso de evaluación, que no ha de superar los 10 años. En este sentido está claro que la Ley busca evitar las arbitrariedades que provocaba el EISTU estableciendo un mecanismo único a nivel nacional, para que sea conocido por los actores del crecimiento urbano, que permita precisar los aportes de los diversos proyectos inmobiliarios por los impactos que generan, disminuyendo con ello las externalidades negativas del desarrollo urbano.

La suficiencia del aporte previsto en la Ley, para que este aporte privado contribuya a sostener el desarrollo urbanístico de la comuna, con relación a la gestión de este trabajo colaborativo público–privado descrito previamente, y basado en las disposiciones del PRCLC, será motivo de evaluación. Pues aún no es posible dilucidar si las municipalidades tendrán competencia para materializar mejoras en la vialidad metropolitana de la comuna con cargo al porcentaje que se ha de traspasar de recursos al Plan de Inversiones Intercomunal, si dicha vialidad se encuentra en la cartera de proyectos del Plan Intercomunal, o si las afectaciones a utilidad pública existentes en el PRCLC serán valoradas como parte del aporte, entre otras materias. No es menos cierto que la Ley tenderá a homogenizar los estándares urbanísticos sin reconocer las diferentes realidades preexistentes en los territorios, lo cual tiene aspectos favorables con relación a corregir las diferencias e inequidades entre comunas, nivelándolas. Pero también plantea la amenaza de centrar su objetivo en el promedio nacional, bajando el aporte privado de recursos para mantener el estándar de infraestructura existente y con ello obligando a una mayor inversión municipal para mantener el estándar vigente.

En este mismo orden de ideas, esta comuna presenta un alto índice de calidad de vida urbana e índice de bienestar territorial, constituyendo un objetivo del planeamiento comunal que estos índices alcancen a todo el territorio comunal, corrigiendo las desigualdades existentes al interior de la propia comuna. Esto sin duda, demandará una inversión cuantiosa, en la que hasta hoy ha contribuido generosamente la inversión privada por intermedio de la gestión municipal. Sin embargo, no es posible determinar anticipadamente cuánto contribuirá a ello este nuevo mecanismo contemplado en la Ley de Aportes que persigue, según expresa, la modernización de las ciudades con la incorporación de este apoyo público–privado, según nuevos estándares de movilidad y espacio público.

Sin perjuicio de lo anterior, el PIIMEP estará compuesto por una cartera de proyectos, obras y medidas que estarán ligadas directamente a los instrumentos de planificación territorial existentes y, tiene por objetivo mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, la calidad de sus espacios públicos, y la cohesión social y sustentabilidad urbana, según señala el artículo 1° de la Ley N° 20.958.

Ahora bien, la elaboración del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de la comuna de Las Condes fue iniciado en el año 2020, recopilando información comunal y participación de las diferentes unidades del Municipio, para proponer en noviembre de 2021 la versión preliminar de éste y someter al proceso de aprobación del mismo. En ese proceso, el PIIMEP fue presentado al Concejo Municipal, al Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil Comunal (COSOC) y se hizo llegar a todas las Direcciones Municipales, para que una vez obtenida las observaciones al mismo y corregidas, fuese sometido al proceso de participación ciudadana con el objeto de priorizar la cartera de proyectos de éste, y luego a la aprobación del Concejo Municipal.

Sin embargo, la Secretaría de Planificación optó por hacer suyo la base diagnóstica, la visión e imagen objetivo y el listado de proyectos del PIIMEP, incorporando la propuesta al Plan de Desarrollo Comunal 2022 – 2025<sup>9</sup>, que fuera aprobado por el Acuerdo N° 279/2021 del Concejo Municipal en la Sesión Ordinaria N° 1092, de fecha 9 de diciembre de 2021 y contó con la opinión favorable del COSOC, vertida en la Sesión Extraordinaria de fecha 30 de noviembre de 2021, reflejada en el Acuerdo N° 14/2021. Sin perjuicio de ello, se precisa y

requiere la aprobación del PIIMEP con acuerdo a las normas legales vigentes, por tanto, esta versión 2024, actualiza antecedentes y el listado de proyectos originales, dado que algunos de ellos fueron ejecutados o se encuentran en ejecución.

En consecuencia, este PIIMEP se estructura en tres partes, a saber:

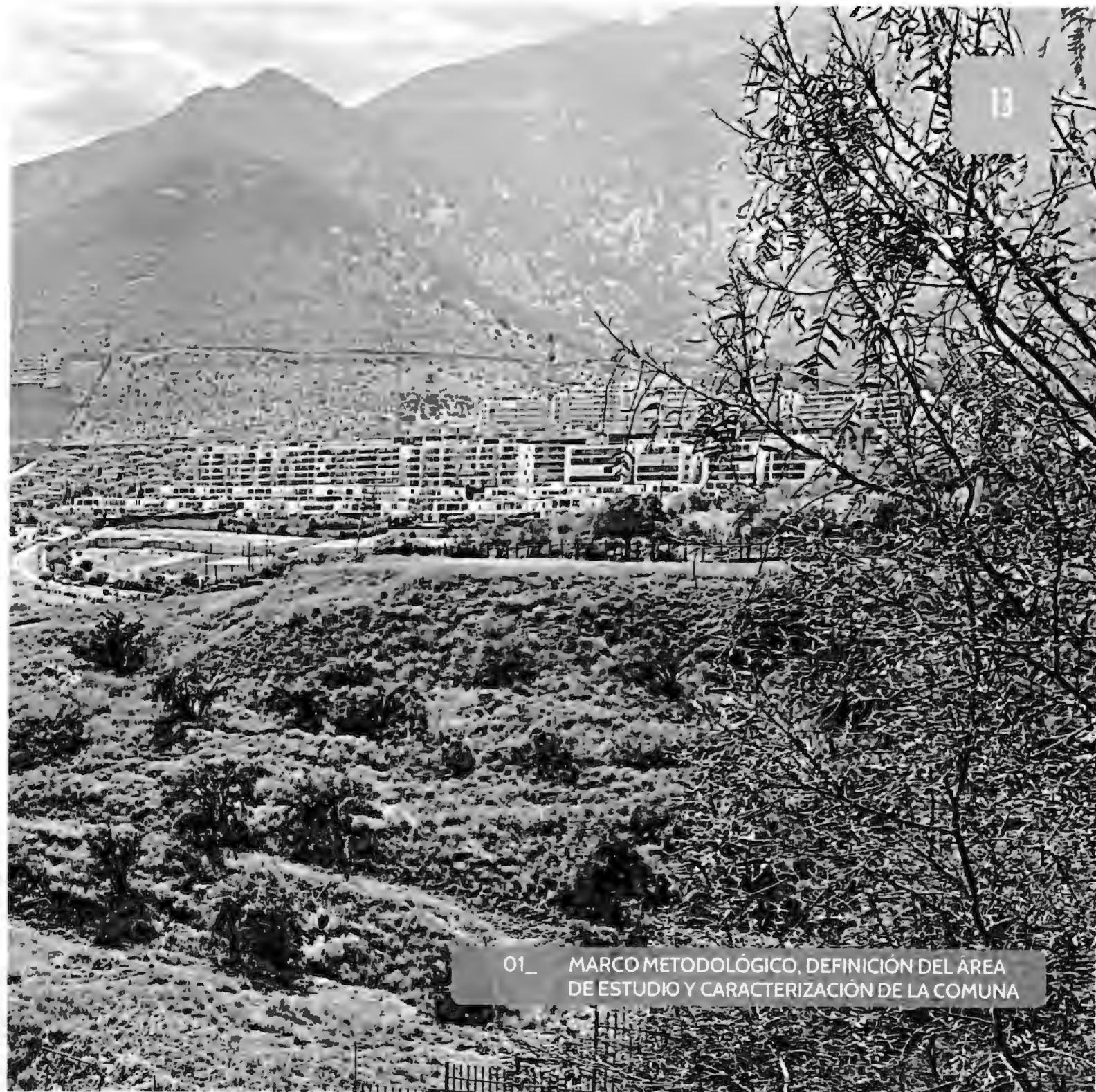
La Primera Parte (Volumen I), correspondiente a este documento, expone el Diagnóstico Comunal, que exhibe la situación actual de la comuna de Las Condes, con énfasis en aspectos de movilidad y espacio público, con una caracterización de ésta y antecedentes que permiten establecer la base para las futuras propuestas.

La Segunda Parte (Volumen II), con acuerdo al diagnóstico obtenido y presentado en términos de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, exterioriza los lineamientos y objetivos que construyen la visión del PIIMEP y la imagen objetivo esperada para la comuna. Además, se ofrece una serie de proyectos, obras y acciones de infraestructura de movilidad y espacio público, que permitirían materializar dicha imagen objetivo.

En la Tercera Parte (Volumen III), se expone el Resumen Ejecutivo de este Plan. Se presenta el Plano y la Cartera de Proyectos Priorizada. Junto a esto, los resultados de la exposición pública donde se expuso a la comunidad la propuesta durante 30 días corridos, su proceso de aprobación por parte del Concejo Municipal y posterior promulgación mediante Decreto Alcaldicio.

<sup>9</sup> Municipalidad de Las Condes, Secretaría Comunal de Planificación (2021) Plan de Desarrollo Comunal 2022 – 2025. En [https://archivos.lascondes.cl/descargas/transparencia/plan\\_desarrollo\\_comunal/Plan-de-Desarrollo-Comunal-2022-2025-Las-Condes.pdf](https://archivos.lascondes.cl/descargas/transparencia/plan_desarrollo_comunal/Plan-de-Desarrollo-Comunal-2022-2025-Las-Condes.pdf)





01\_ MARCO METODOLÓGICO, DEFINICIÓN DEL ÁREA  
DE ESTUDIO Y CARACTERIZACIÓN DE LA COMUNA

La metodología utilizada en la elaboración del PIIMEP, como se indicó, consideró en una primera instancia la búsqueda y análisis de información relevante que posibilitara caracterizar la comuna de Las Condes en cuanto a movilidad y espacio público, para diagnosticar la situación actual y proyectarla a futuro. Adicionalmente, se revisaron los instrumentos de gestión municipal existentes a la fecha: Plan de Desarrollo Comunal, en cuanto rector del desarrollo de la comuna; Plan Regulador Comunal, que data del año 1995 y que a la fecha cuenta con 10 modificaciones y seccionales aprobados; y, Plan Comunal de Seguridad Pública, dado que aspectos importantes de este Plan dicen relación con la estructura territorial, especialmente de barrios y de características del espacio público. También metodológicamente se requirió información a las diferentes Direcciones Municipales y el levantamiento de información in situ.

En su origen, se estimó conveniente para estos efectos, la creación de una Comisión Municipal, constituida por diferentes Direcciones de la Municipalidad, presidida por el Director de la Dirección de Asesoría Urbana, la que concordó cinco objetivos principales a tener en consideración en la formulación del PIIMEP, que son:

- i. valorizar el patrimonio geográfico natural de Las Condes, con el propósito de recuperar sus quebradas y cerros isla e integrar la comuna a su contrafuerte cordillerano;
- ii. consolidar y vincular el sistema de áreas verdes y patrimonio natural mediante una red de infraestructura verde;
- iii. estructurar una comuna conectada, con la intención de consolidar la integración de los diferentes modos de transporte (públicos y privados), y la incorporación privilegiada de peatones y ciclovías, para un mejoramiento integral de los corredores urbanos.
- iv. dotar a la comuna con espacios públicos seguros, inclusivos, vitales y dinámicos; y,
- v. promover la identidad y memoria en la comuna a través de la valorización de su patrimonio urbano y arquitectónico, junto a la protección de sus barrios.

Para esta versión, se actualizó la base diagnóstica con la participación de las diferentes Direcciones Municipales, por medio de talleres particulares organizados por la SECPLA y un plenario, realizado entre los meses de mayo y junio del presente año. La información obtenida en este proceso, en aquellas áreas que precisaban la actualización, se ha incorporado.

Adicionalmente, es conveniente explicitar que la metodología en su origen consideró los antecedentes que proporciona el Censo de Población y Vivienda del año 2017 y el Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDU) del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. Asimismo, tal como se sugiere en la Circular DDU N° 439, de 2020, se consultó el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), de 1992 y sus modificaciones posteriores, en especial, el proyecto de Modificación N° 104 (en desarrollo) que efectúa ajustes a la infraestructura de transportes metropolitana; la Política Nacional de Desarrollo Urbano; la Política Nacional de Parques Urbanos; la Política Nacional de Ordenamiento Territorial; Política Nacional para la Gestión de Riesgos de Desastres; los planes sectoriales en materia de transporte urbano, vialidad y parques urbanos, entre otros documentos que fijan estrategias y proyectos con incidencia a nivel comunal.

También se consideró pertinente incorporar, en este proceso, el marco de referencia a nivel internacional en materias de sostenibilidad urbana, toda vez que el PIIMEP debe permitir alcanzar mejoras identificables en la calidad de vida urbana. Este marco de referencia se inicia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, aprobado por las Naciones Unidas en el año 2015, y le sigue, la Agenda Urbana 2030, aprobada en la ciudad de Quito, en el año 2016. Ambos documentos permiten situar el camino hacia donde deben avanzar las ciudades a nivel mundial en un horizonte de mediano plazo. Adicionalmente, cabe agregar que, si bien la Política Nacional de Desarrollo Urbano es promulgada en el año 2014, previo a las dos asambleas citadas, ésta dialoga con los principios de nivel internacional.

Con este marco de referencia se procedió a elaborar el diagnóstico, el cual posteriormente permitiría construir la visión comunal en la materia de este Plan y la imagen objetivo a materializar, que es considerada en las propuestas de proyectos, obras y medidas, bajo el prisma de la sostenibilidad urbana y la integración social. Este PIIMEP es el producto de la visión técnica sobre la materia, pues desde un punto de vista metodológico, se optó por someter a participación y consulta ciudadana la propuesta, con el fin de obtener la opinión de la comunidad sobre los proyectos, obras y acciones sugeridas, permitiendo de igual forma nuevas propuestas a tener en consideración. Además, la participación ciudadana tiene por objeto establecer una priorización de la cartera de proyectos, obras y medidas.

El DS (MINVU) N° 14, de 2018, incluyó un artículo transitorio para obligar a que los primeros PIIMEP elaborados por cada municipio se sometieran a una consulta pública. Sin embargo, no estableció el procedimiento, por tanto, para este proceso se elaboró un mecanismo ex profeso, fundado en la participación que se sigue para la aprobación de los planes reguladores comunales, de manera que posibilite obtener de la comunidad: opinión sobre cada proyecto, obra y medida propuesta; sugerencias de nuevas propuestas; y, priorización de la cartera de proyectos, obras y medidas. Asimismo, este PIIMEP ha sido sometido a participación de todas las unidades municipales, con el propósito de obtener la priorización institucional, de modo de comparar éstas y establecer una que resulte de la ponderación de ambas visiones. En este proceso participativo, en forma previa a la exposición pública, también fue considerada la opinión del COSOC y del Concejo Municipal.

Finalmente, en acuerdo a lo determinado por la Ley N° 20.958 y la aplicación de sus disposiciones al territorio de la comuna de Las Condes, el área de estudio y, por tanto, del Plan, será aquella que es coincidente con el límite del área urbana definida en la Ordenanza de PRCLC. Cuya poligonal queda determinada según los siguientes deslindes: por el norte, al eje de la Avenida Kennedy y Avenida Las Condes, entre el Puente Lo Saldes y el km 6 del Camino a Farellones, límite con la comuna de Vitacura y Lo Barnechea respectivamente; por el oriente, al límite urbano comunal; por el sur, la Quebrada De Ramón,

## CARACTERIZACIÓN DE LA COMUNA

La comuna de Las Condes localizada en la Región Metropolitana de Santiago, pertenece administrativamente a la Provincia de Santiago y se ubica al oriente de la ciudad. Tiene una superficie total de 96 km<sup>2</sup>, de los cuales 43,92 km<sup>2</sup> corresponden al área urbana. Sus deslindes administrativos son las comunas de Vitacura, al norte; de Lo Barnechea, al nororiente; de Providencia, al poniente; y, de La Reina, al sur; el límite oriente de la comuna son los faldeos cordilleranos. El territorio comunal de precordillera, sobre la cota 1.000 m.s.n.m., se encuentra protegido como área excluida del desarrollo urbano por el PRMS y conforma un área de preservación del medio ambiente natural.

Avenida Valenzuela Puelma, Avenida Padre Hurtado y Avenida Francisco Bilbao, hasta su intersección con el eje del Canal San Carlos, límite con la comuna de La Reina; y, por el poniente, el eje del Canal San Carlos y el eje del Río Mapocho hasta el eje de Avenida Kennedy en el Puente Lo Saldes, límite con la comuna de Providencia.

El PIIMEP de la comuna de Las Condes abordará en el interior de su área urbana, bajo la cota 1.000 m.s.n.m., la infraestructura de movilidad y los espacios públicos existentes, entre ellos el correspondiente a la vialidad comunal, el sistema de áreas verdes y las vías y parques afectos a declaratorias de utilidad pública, los que constituirán la base de las propuestas del presente Plan.

Es importante hacer presente que respecto a los anchos entre líneas oficiales para la vialidad comunal y, por tanto, los parques y los ensanches de vías afectos a declaratorias de utilidad pública, se consideran aquellos existentes el año 2004, por efecto de la aplicación de la Ley N° 20.791 de 2014, que retrotrajo la caducidad de ellas. Por ello, con el objeto de tener un plano de vialidad actualizado en esta materia, el Municipio incluyó el proyecto de Modificación N° 11 al PRCLC, que lo actualiza y compatibiliza con el marco legal vigente, el que a esta fecha aún se encuentra en tramitación.

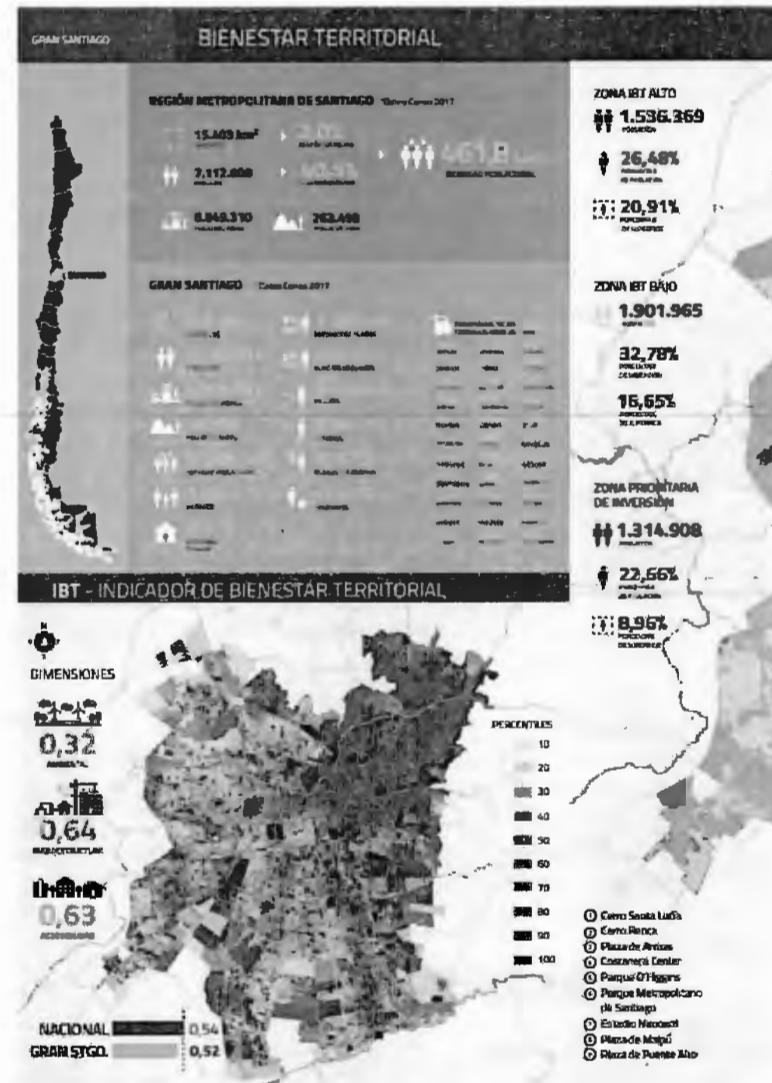
Según el Censo de 2017, la comuna de Las Condes tiene una población total de 294.838 habitantes, ocupando la novena posición entre las comunas más pobladas del país y la que tiene mayor cantidad de habitantes en la zona oriente de la Región Metropolitana de Santiago. Es una comuna consolidada que con acuerdo al planeamiento de escala regional es la alternativa de servicios y equipamiento para toda la Intercomuna Oriente (Las Condes, Vitacura, Lo Barnechea y La Reina), dado que las otras tres comunas presentan características más residenciales. Sin perjuicio de lo anterior, la comuna de Las Condes destina el 30% de su territorio para satisfacer las demandas de servicios y equipamiento, conservando el 70% de su superficie urbana en baja altura, protegiendo la estructura de barrios residenciales.

Consolidada como asentamiento urbano de alto estándar de calidad de vida, ubicada en el rango superior a nivel nacional según el Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU<sup>10</sup>), elaborado por el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT) de la Pontificia Universidad Católica de Chile y la Cámara Chilena de la Construcción (CChC), basado en la provisión de bienes y servicios públicos y privados para las comunas urbanas y rurales; y, en la misma posición, según el Índice de Bienestar Territorial (IBT<sup>11</sup>), elaborado por la CChC y Centro de Inteligencia Territorial de la Universidad Adolfo Ibáñez, para las comunas urbanas. Cabe agregar que el indicador de bienestar territorial en

*[...] su construcción se utilizó información oficial, comparativa, disponible y gratuita, conjuntamente con herramientas de análisis geoespacial. De igual forma, los indicadores que lo componen fueron construidos a nivel de manzana, lo cual permite escalarlos a unidades vecinales, distritos, comunas y ciudades. A su vez, los indicadores considerados son representativos de distintas dimensiones urbanas que afectan el bienestar territorial de los ciudadanos. Estas dimensiones son: Ambiental, Infraestructura y Accesibilidad, definiéndose las ponderaciones de cada una mediante un proceso de escalamiento óptimo.*<sup>12</sup>

En la Figura N° 1 se puede observar el índice de bienestar territorial que ofrece el Atlas del Gran Santiago para las comunas que lo integran. Las líneas de color rojo establecen los límites aproximados de la comuna de Las Condes. También se puede observar en las Figura N° 2, Figura N° 3, Figura N° 4 y Figura N° 5 los resultados de las dimensiones con las cuales se construye este índice: Ambiental, Infraestructura y Accesibilidad.

Lo anterior, juntamente con la escasez y la demanda por suelo para fines inmobiliarios, dentro de los límites urbanos, ha contribuido a aumentar sostenidamente el precio del suelo. A modo de ejemplo, en el primer trimestre de 2024, en la comuna se ofertaron 120.841 m<sup>2</sup> de suelo, con un precio promedio de 23,14 UF/m<sup>2</sup>, sin embargo, ésta ofertó en el Barrio El Golf el precio más alto del Gran Santiago, 257,3 UF/m<sup>2</sup> para una propiedad de 750 m<sup>2</sup>, seguido por precios de 90,0 UF/m<sup>2</sup>, 81,4 UF/m<sup>2</sup> y 80,0 UF/m<sup>2</sup>, para predios de superficies de 459, 2.395 y 1.586 metros cuadrados respectivamente y localizados en las zonas Tomás Graham, Metro Alcántara y Colegio Verbo Divino – Villa María Academy.<sup>13</sup>



<sup>10</sup> Cámara Chilena de la Construcción e Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales - Pontificia Universidad Católica de Chile. Índice de Calidad de Vida Urbana 2022. Resumen Ejecutivo, p. 24. En <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2023/05/Informe-Ejecutivo-ICVU-2022-1.pdf>.

<sup>11</sup> Cámara Chilena de la Construcción y Universidad Adolfo Ibáñez. Indicador de Bienestar Territorial (IBT), 2012 - 2017. En <https://bienestarterritorial.cl/comparar/indicadores/>.

<sup>12</sup> Corporación Ciudades Atlas de Bienestar Territorial. En <https://ciudades.cl/atlas-de-bienestar-territorial/>.

<sup>13</sup> Trivelli O., Pabio (2024) Mercado de Suelo Urbano Área Metropolitana de Santiago. Primer Trimestre 2024. Boletín N° 167. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. En <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2024/05/DOC-Trivelli-167-2.pdf>.

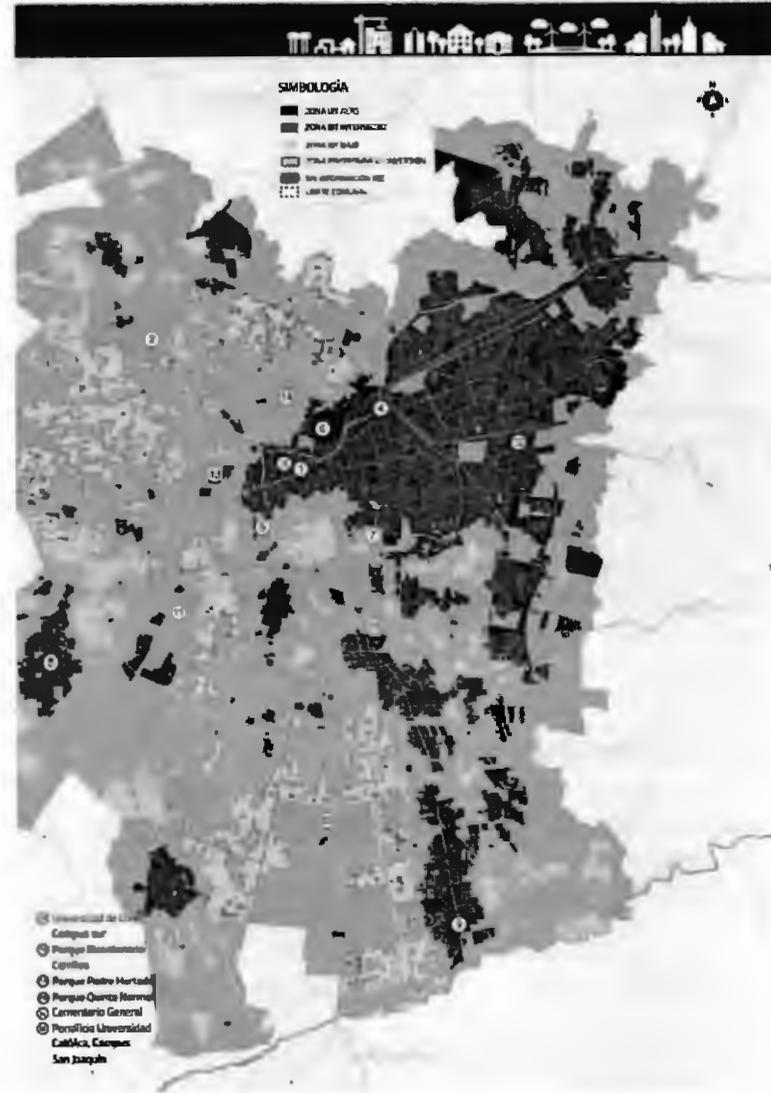


Figura N° 3

Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago: Dimensión Infraestructura

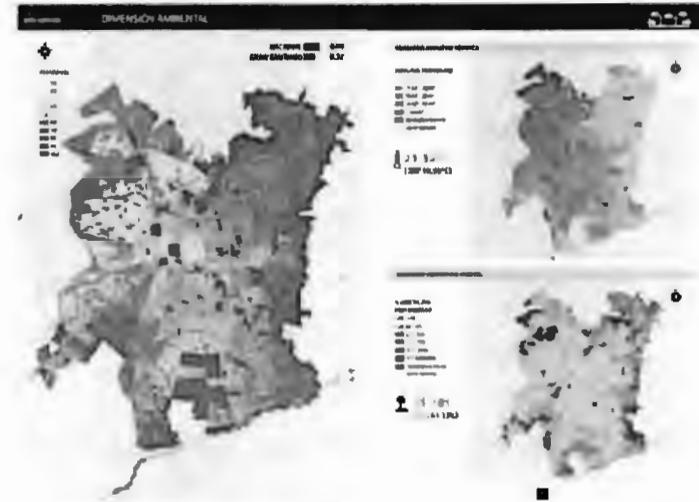
Fuente: Atlas de Bienestar Territorial Gran Santiago Región Metropolitana. Corporación Ciudades. En: <https://corporacionciudades.cl/wp-content/uploads/2019/04/ATLAS-SANTIAGO.pdf>.

Figura N° 1  
Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago

Fuente: Atlas de Bienestar Territorial Gran Santiago Región Metropolitana. Corporación Ciudades. En: <https://corporacionciudades.cl/wp-content/uploads/2019/04/ATLAS-SANTIAGO.pdf>.



Figura N° 2  
Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago: Dimensión Ambiental



Fuente: Atlas de Bienestar Territorial Gran Santiago Región Metropolitana. Corporación Ciudades. En: <https://corporacionciudades.cl/wp-content/uploads/2019/04/ATLAS-SANTIAGO.pdf>.

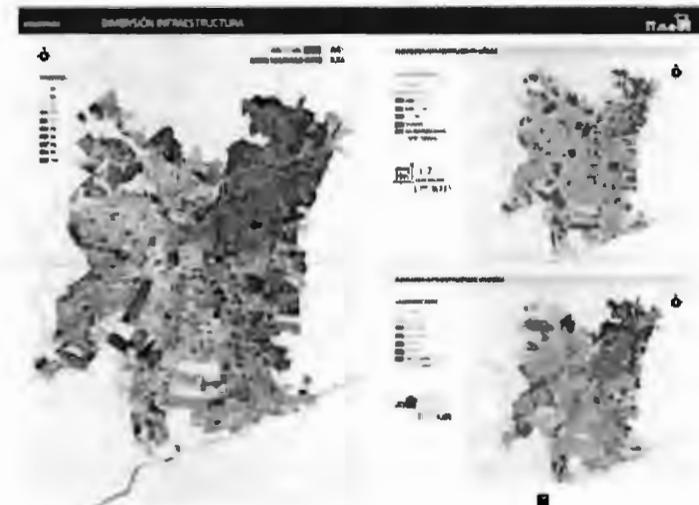
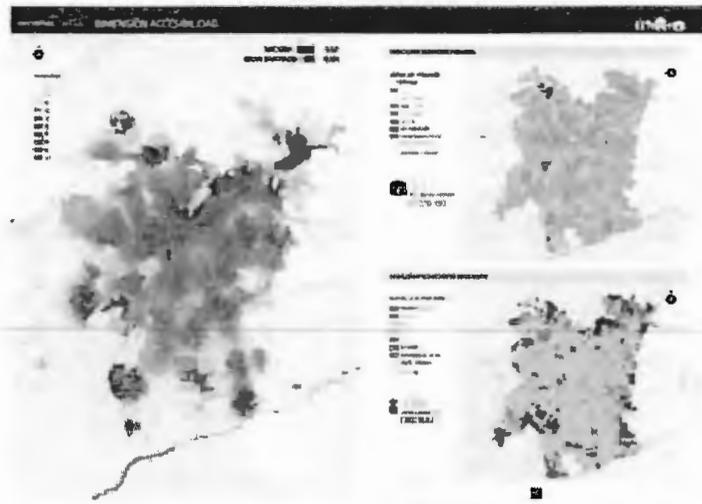
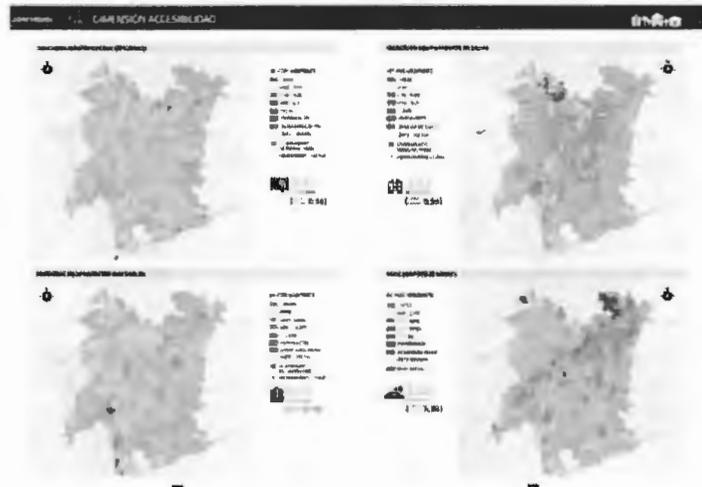


Figura N° 4  
Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago: Dimensión Accesibilidad



Fuente: Atlas de Bienestar Territorial Gran Santiago Región Metropolitana. Corporación Ciudades. En: <https://corporacionciudades.cl/wp-content/uploads/2019/04/ATLAS-SANTIAGO.pdf>.

Figura N° 5  
Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago: Dimensión Accesibilidad



Fuente: Atlas de Bienestar Territorial Gran Santiago Región Metropolitana. Corporación Ciudades. En: <https://corporacionciudades.cl/wp-content/uploads/2019/04/ATLAS-SANTIAGO.pdf>.

En otro orden de ideas, la funcionalidad que asume la comuna a partir de 1995, en relación con la Intercomuna Oriente, estimula la diversificación de proyectos, impulsando también una transformación en el uso del suelo, prevista de manera concentrada en lugares contemplados en el Plan Regulador Comunal, con adecuadas condiciones de accesibilidad. Esta funcionalidad viene siendo impactada negativamente estos últimos años por la aplicación de leyes de carácter general, que amenazan este ordenamiento territorial previsto en el instrumento de planificación comunal, entre ellas se encuentra la Ley N° 19.749, que establece normas para facilitar la creación de microempresas familiares, atentando contra las características de los barrios residenciales.

Las Condes se ha consolidado como una comuna de barrios residenciales con buena calidad de vida y como un centro de actividades financieras, comerciales y de servicios, instaurándose como el centro de servicios del sector oriente de la ciudad. Es por esto por lo que la normativa urbanística ha determinado con precisión los sectores en que es factible la realización de dichas actividades y donde no, con el fin de preservar el carácter residencial. Asimismo, se han delimitado algunas zonas que permiten construcción en altura, con el fin de potenciar el desarrollo de ciertos sectores y, al mismo tiempo, preservar barrios consolidados de viviendas en extensión.

La comuna, que hoy es un mosaico de barrios y formas de vida acogidas en un espacio urbano con diversas identidades, se construyó a partir de un proceso histórico que superpone varias ideas de ciudad. Las que se traducen en una expresión del espacio público y agrupamiento de las construcciones que reflejan los diferentes períodos de su historia, con distinta composición e intensidad de acciones individuales, colectivas y públicas.

Su historia se remonta a 1541, cuando un grupo de españoles guiados por Pedro de Valdivia recorrió la comarca, remontando el río Mapocho y observando los campos que se extendían hacia la cordillera, —en que habitaban doce pueblos indígenas, algunos como el de Vitacura, donde existía una colonia de mitimaes o colonos del inca—, antes de tomar decisión definitiva sobre la fundación de la ciudad. En el pueblo de Apoquindo, desde cuyos faldeos se contemplaba todo el valle, existía una posada o tambo al mando del Cacique. El cacique Huara-Huara se radicaba con los indios Guaycoches, en lo que posteriormente se designaría como Dehesa de la Ciudad.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Larrain, María J. (1952). Cond. Editorial Nascimento. Santiago Chile. En: Biblioteca de la Universidad de Chile

Figura N° 6  
Territorio Urbano y Barrios por Data de Origen



Fuente: Elaboración propia en base a Catastro Municipal.

El siglo XVI se caracteriza por un cambio en el trabajo de la tierra, creándose dos instituciones; una de carácter económico, la Encomienda; y otra de carácter social, la Merced de Tierra. Así se entregaron a grupos de habitantes prehispánicos para determinados fines, sin ningún derecho a tierra y, por otra parte, se entregaron grandes extensiones de tierra a las huestes que acompañaban a Valdivia. Los límites de estas chacras aun cuando eran imprecisos, por lo general contaban con 400 varas de fondo y 100, 150, 200 o más de frente, subdividiendo la tierra y generando consecuentemente un gran cambio en el paisaje.<sup>15</sup>

Hacia el siglo XVII, los campos despejan las tierras de los tupidos bosques para transformarse en extensos paños de tierra fértil para el cultivo, cruzado por extensos canales de regadío, varios de los cuales permanecen hasta hoy. Comienzan así a subdividirse las chacras originales, por herencias o ventas y, por otro lado, a reunirse en pocas manos por compra o matrimonios, transformándose la tierra en un patrimonio familiar traspasado de padres a hijos en un proceso de casi tres siglos.

Se configura así un perfil agrícola y de vida de campo, del que depende la ciudad construida a orillas del Río Mapocho y del cerro Huelén, y extendida hacia el poniente, proveyéndola de

alimentos frescos, maderas y animales. El espacio natural sufre ya un fuerte cambio, configurándose un espacio rural tranquilo y calmo, conformado por las casas patronales hechas de adobes, teja y madera, que eran rodeadas de bodegas, lecherías, caballerizas y viviendas para sus trabajadores.

Aun cuando el sentimiento campesino era más fuerte que el urbano, a comienzos del siglo XIX ya se sentía la fuerte influencia de las costumbres europeas, especialmente las francesas e inglesas. Los grupos de nivel socioeconómico alto, vivían en la ciudad y en el periodo de verano migraban a las haciendas donde se instalaban desde los meses de diciembre a abril o mayo de cada año. Con la provisión de bienes de alimentación, el campo daba vida a la ciudad y se constituía en fuente de riqueza, apoyada en el poder que otorgaba la tenencia de la tierra.

A finales del siglo XIX y comienzos del XX, la propiedad ya se encuentra altamente subdividida, sin embargo, se mantienen e incrementan propiedades de gran extensión. Como las haciendas de Las Condes y Apoquindo, y otras menores como Lo Beltrán, Lo Fontecilla, Manquehue, Lo Gallo, Lo Chacarilla, Los Castaños, Lo Castillo, que se subdividirá en Lo Garcés, Lo

<sup>15</sup> Ibidem

Lillo y El Golf, Lo Matta, Lo Herrera, Lo Saravia, Lo Arcaya, Lo Coó, Lo Bravo, San Pascual y El Rosario y Lo Barnechea, asentamiento minero de San Enrique, que concentraba un grupo importante de población (Larraín: 1952). Existía ya una trama urbana perfeccionada para la función agrícola, asociada a canales de regadío y deslindes de tierras, que conectaba los caseríos entre sí, y con numerosos núcleos poblados y la ciudad por los antiguos senderos de Vitacura y Apoquindo, mejorados para permitir el paso de cabalgaduras y carretas.

Figura N° 7

División del Territorio de la Comuna de Las Condes, Vitacura y Lo Barnechea entre los caciques 1540.



Fuente: Fernández y Durán (1992); Planificación de la Imagen Urbana para la Comuna de Las Condes, Figura 8, p 42.

En este contexto se crea en 1901 la comuna de Las Condes, desprendiéndose de Providencia (Decreto N° 3.158), formación que no fructifica, volviendo al alero de esa comuna hasta 1932, año en que finalmente se consolida como Municipalidad (Decreto N° 1.653). Ya en 1920, la ciudad llega al Canal San Carlos, existiendo cierto deterioro de las áreas céntricas con el aumento de población y la industria. En consecuencia, surge una nueva etapa de desarrollo asociada a la búsqueda de mejores condiciones medioambientales asociadas al asoleamiento, el espacio, la naturaleza y el deporte, introduciéndose el concepto inglés de Ciudad Jardín de

Ebenezer Howard, el que ya existía en los incipientes barrios de Ñuñoa y Providencia.

Así, en la década de 1930 se inicia un proceso acelerado de urbanización y subdivisión del suelo para renta, destacando el Loteo del barrio El Golf Sur, desarrollado por el arquitecto Eduardo Llewellyn-Jones con un notable esquema urbanístico. También la urbanización para el barrio El Golf Norte, diseñada por el arquitecto Tomás Reyes Vicuña, y cuyo origen se asocia con el inicio de la construcción del Club de Golf Los Leones en los faldeos del Cerro San Luis en 1932.

Paralelamente se desarrolla un sector de loteamiento en parcelas de agrado en el sector de la Av. Colón, desde Av. Tobalaba hasta el sector de Av. Tomás Moro. La influencia europea no solo se tradujo en el concepto de Ciudad Jardín, sino que además se repitieron los estilos arquitectónicos, como el chalé europeo en los sectores cercanos a Tobalaba, inspirado en villas costeras y termales tanto francesas como inglesas, para luego adoptar más tardíamente el bungalow, influencia estadounidense, con su estilo californiano. Ello da origen a un medio ambiente estético atractivo que prevalece hasta hoy en barrios con identidad, y que constituye uno de sus principales patrimonios de la comuna, con arquitectura de buena calidad y provisión de árboles y jardines privados.

A partir de 1945, con el primer Plano Oficial de Urbanización, vigente en 1949, se formaliza la red de vías y ensanches con sus perfiles oficiales que son obligatorios. Se establece además un sistema de subdivisión en gradiente del suelo (400, 800, 1.500, 3.000, 5.000 m<sup>2</sup>) para el área urbana y su futura extensión. También el sistema de agrupamiento de la edificación, fijando las alturas y zonas especiales, en general estas últimas en predios que enfrentan plazas e intersecciones importantes, como por ejemplo Presidente Errázuriz y Av. Américo Vespucio, o el propio sitio que ocupó el municipio, actualmente el Teatro Municipal. Se fija así, por medio del señalado plano, la imagen objetivo para el desarrollo urbano de la comuna.

Nace bajo ese amparo, en 1949 el Barrio Español y la Ley Pereira, que permite a las Cajas de Previsión invertir en construcción de viviendas, lo que genera un fuerte impulso y expansión, consolidando barrios y generando otros como Manquehue, Alonso de Córdova, Hernando de Magallanes y el aldeaño al Estadio Italiano. Hacia 1950, parte importante de la

nueva forma de vida se encuentra asociada a los clubes sociales y clubes de colonias, puntos de encuentro de la comunidad, tales como los clubes de Golf, Los Leones, Country Club, Sport Francés, y los de colonia como el Estadio Español, Stade Francais, Estadio Italiano, Estadio Manquehue, Estadio Israelita, Estadio Palestino, Estadio Yugoslavo y Estadio Sirio. Y también aquellos de instituciones, como la CORFO, San Jorge (Banco Estado) y el propio Estadio Municipal de Las Condes. Cabe recordar que la comuna de Las Condes incluía a los territorios de Vitacura y Lo Barnechea hasta 1991. Todos ellos, han marcado el origen de los barrios residenciales en su entorno, siempre asociados al concepto de ciudad jardín.

Es destacable para el presente estudio, en su detección de valores patrimoniales, el hecho de que en los barrios creados en la década de 1930 a 1950 aparezcan algunas edificaciones vinculadas a la Arquitectura Moderna y al Estilo Internacional, que incorporan un diseño que abandona los estilos imperantes y los ornamentos en la construcción, siendo la simpleza de líneas y volúmenes, la funcionalidad y el material los que determinan el proyecto. Es un objetivo del presente Plan localizar aquellas construcciones que aún permanecen, con el fin de darlas a conocer e insertarlas en un recorrido o ruta patrimonial.

Estos conglomerados residenciales asociados a esta nueva forma de vida vinculada a los estadios y áreas deportivas atraen la localización de colegios particulares y otras asociaciones vinculadas a las colonias y grupos de residentes. La promulgación del Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) en 1960 y del DFL N° 2, dictado en 1959, que al igual que la Ley Pereira da acceso a la vivienda a sectores medios y medios altos, con una serie de franquicias y exenciones tributarias, contribuye a rellenar la trama y expandir la comuna hacia el oriente.

Las políticas y organismos gubernamentales y el sistema de cooperativas para la vivienda permiten la localización en la comuna de sectores de nivel socioeconómico más bajo. Tales como las viviendas colectivas en la Villa San Luis, producto del desarrollo rezagado del Fundo San Luis, los conjuntos de las Torres de Apoquindo y Torres de Fleming y un amplio sector de cooperativas en el cuadrante sur oriente, delimitado por la Av. Paul Harris, Nueva Bilbao y Av. Francisco Bilbao, Av. Tomás Moro y Av. Cristóbal Colón.

Esta mayor heterogeneidad social, es también un valor presente en la comuna de Las Condes que debe ser

conservado, dado que el alto precio del suelo urbano lo hace inaccesible a sectores de bajo ingreso. Debido a esto, las políticas de densificación, de no mediar la acción coordinadora de la Municipalidad, se pueden constituir en agentes segregadores y expulsores de la comunidad de menores recursos. De ahí la importancia de mantener las políticas de densificación para habilitar nuevas viviendas para sectores de bajo y medio ingreso, pero en el caso del primer grupo con radicación de las familias, de manera que puedan permanecer en la comuna.

A partir del año 1980, y como consecuencia del modelo económico, la comuna de Las Condes decide constituirse como una alternativa conveniente para el traslado de la inversión privada de oficinas y servicios financieros desde el centro de la ciudad y la comuna de Providencia, en el momento en que se encontraba en conformación la recientemente abierta Nueva Providencia. Como consecuencia, también se estimula el traslado de la inversión residencial que se localizaba en la misma comuna. Ello se produce por la generación de una amplia oferta de suelo en el sector de El Golf y otros sectores para edificación en altura y densidad libre, con coeficientes de constructibilidad solo limitado por la aplicación de rasante, asociadas al eje Providencia-Apoquindo, y de la incorporación de varios ejes viales en los que se autoriza la edificación en media altura y los usos de suelo comerciales.

Dicha norma urbanística dejó una profunda huella en el desarrollo urbanístico de Las Condes, que debió ser reformulado a partir de 1995, con la definición de un nuevo Plan Regulador Comunal y la formulación de los proyectos estratégicos de inversión pública. Se reordenaron las actividades y usos de suelo, y se establecieron nuevas regulaciones a la norma urbanística, como la fijación de las alturas de construcción y densidades máximas, rebaja a los volúmenes de construcción, aumento de distancia entre edificios y protección de barrios patrimoniales y, como también se ha expresado, buscando mecanismos de trabajo cooperativo público privado, que haga participe a la inversión privada en el mejoramiento de la infraestructura y los espacios públicos asociados a las áreas de densificación. Apoyado esto en una fuerte inversión municipal que revirtió las tendencias de deterioro en los sectores de densificación, que se presentaba

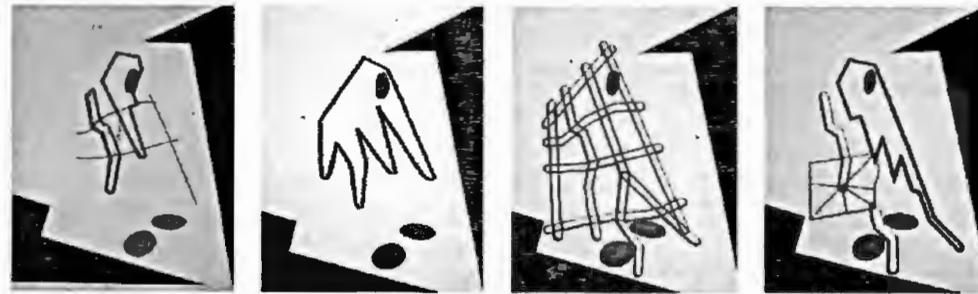


Figura N° 8  
 Alternativas de Estructuración Estudio Plan Regulador  
 Comunal 1992

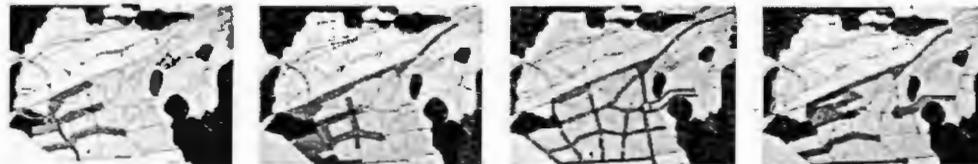
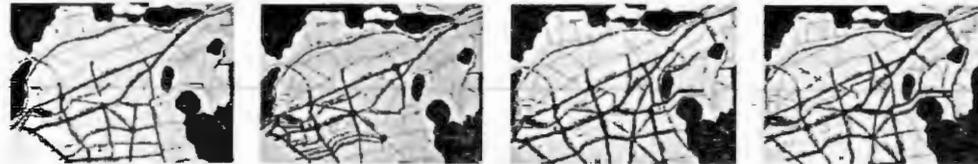


Gráfico 1  
 Plan Regulador  
 Optimizado

Gráfico 2  
 Tendencias

Gráfico 3  
 Grilla Jerarquizada

Gráfico 4  
 Estructura Dual

Fuente: Rioseco, Carmen, Nuevo Plan Regulador para Las Condes. Resumen de una propuesta, en Revista ARQ 27.

marcadamente hacia fines de la década de los 90, estimulándose la generación de nuevas áreas de desarrollo, como el sector Nueva Las Condes.

Se gestó así un Plan, con un destacado proceso participativo para la época, con una encuesta a la comunidad respecto de los criterios de ordenamiento que debía contener el Plan, siendo una vez concretada la propuesta, el primer instrumento comunal sometido a una consulta comunal, que finalmente aprobó la estructuración de la Comuna en base a cuatro alternativas y dos conceptos de evaluación provistos por la propia comunidad, como se puede observar en la Figura N° 8; acoger concentradamente en el sector norte-poniente de la Comuna, equivalente a un 30% de su territorio, las funciones vinculadas a la responsabilidad metropolitana e

intercomunal, estableciéndose como un centro de comercio y servicios para la ciudad y las comunas de Vitacura, Lo Barnechea y La Reina. En el otro extremo proteger en el 70% restante, reflejado en el mosaico de barrios residenciales de la Comuna que muestra la variedad de formas de vivir Las Condes.

La labor del urbanismo, bajo un sistema económico de mercado, se centra en organizar y alinear las acciones individuales de intervención sobre la ciudad, para conseguir que el total o conjunto sea más que cada acción particular. Una tarea que buscará siempre oportunidades para hacer ciudad, para que los importantes esfuerzos de construcción individuales de un proyecto inmobiliario se traspasen a su entorno inmediato, reflejando una mejora integral de ese pedazo de la ciudad que se interviene, y que se acoplará sucesivamente a otras intervenciones.



El breve repaso de la historia del desarrollo urbano de la comuna, busca fortalecer y valorar como patrimonio esa composición variada de barrios, un mosaico de piezas urbanas con características propias. Muchas de ellas influidas por las expectativas, intereses, políticas, tecnología de construcción y materiales, y modelos de organización social y cultural de las acciones individuales y colectivas que los fueron moldeando. Los cuales ahora son físicamente una realidad de espacios públicos, arborización, áreas verdes y construcciones, que conforman unidades urbanas con identidad tales como: el sector Presidente Errázuriz, sector Plaza de La Concordia, sector Hogar Español, sector de Cooperativas, Colón Oriente, Los Dominicos, Sector Estadio Español, Sector Estadio Italiano, San Carlos de Apoquindo, La Foresta, San Damián, Los Dominicos

bajo, Nueva Las Condes, Colón, Remodelación San Luis, Kennedy, entre otros.

Este patrimonio debe convivir con los barrios nuevos creados para acoger el rol comunal de abastecedor de comercio y servicios para la Intercomuna Oriente, y que reciben cada día viajes de usuarios con motivos de trabajo, educación, servicios o recreación; una población flotante diaria equivalente a la de residentes de la comuna. Todos ellos en una mirada amplia, son nuestros vecinos y la comuna debe ofrecer y generar a todos una experiencia urbana satisfactoria al moverse por los espacios públicos comunales, resultando para ello fundamental el reconocimiento de los estándares de calidad de éste, presentes en el siguiente diagnóstico urbano preparado para este Plan.





Para la elaboración del presente diagnóstico se consideró el conjunto de temas de estudio que recomienda la Guía elaborada para estos efectos por el CNDU, lo cual permitió recopilar la información existente y disponible asociada, con el propósito de que las variables coligadas dieran cuenta del estado actual de la comuna en términos de movilidad y espacios públicos. Y a partir de un corte temporal, orientar el desarrollo del Plan, corrigiendo las debilidades detectadas para enfrentar los desafíos y potenciando aquellas fortalezas urbanas detectadas.

Este diagnóstico consideró tres etapas:

- a) Recopilación de antecedentes.
- b) Evaluación y construcción del diagnóstico, basado en los aspectos principales y características generales de cada variable analizada.
- c) Análisis estratégico por medio del método FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas), constituyéndose en la síntesis y conclusiones de esta etapa.

A las fuentes de información ya referidas es importante agregar aquellas disponibles en esta Dirección de Asesoría Urbana (DAU) y las provistas por otras Direcciones Municipales que son parte de la Mesa Técnica Municipal (MTM). Entre ellas, la base de datos del Departamento de Catastro de la Dirección de Obras Municipales; los datos censales, programas sociales y caracterización social de los habitantes de la comuna provistos por la Dirección de Desarrollo Comunitario; la base de datos y proyectos de la Dirección de Tránsito y Transporte Público; los datos del catastro de arbolado urbano y de áreas verdes otorgados por la Dirección de Parques y Jardines; la cartografía digital de datos comunales entregada por la Secretaría Comunal de Planificación; los datos y proyectos ejecutados por la Dirección de Infraestructura y Servicios Públicos; los estudios sobre seguridad urbana en la comuna otorgados por la Dirección de Seguridad Pública; y, la información acerca de la gestión de residuos a cargo de la Dirección de Medio Ambiente y Aseo, entre otros valiosos aportes.



A01.- Objetivos de Desarrollo Sostenible

El 25 de septiembre de 2015 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la *Resolución 70/1. Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*<sup>16</sup>, considerada como:

*[...] un plan de acción en favor de las personas, el planeta y la prosperidad. También tiene por objeto fortalecer la paz universal dentro de un concepto más amplio de la libertad. Reconocemos que la erradicación de la pobreza en todas sus formas y dimensiones, incluida la pobreza extrema, es el mayor desafío a que se enfrenta el mundo y constituye un requisito indispensable para el desarrollo sostenible.*

Nuestro país suscribió la Resolución 70/1, de 2015 y se comprometió –al igual que la mayor parte de los países– a llevar adelante el conjunto de acciones que permitiera cumplir con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (Figura N° 9) y las 169 metas propuestas de cara al 2030, con ellos:

*También se pretende hacer realidad los derechos humanos de todas las personas y alcanzar la igualdad entre los géneros y el empoderamiento de todas las mujeres y niñas. Los Objetivos y las metas son de carácter integrado e indivisible y conjugan las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental.*

Si bien los objetivos son de carácter integrado e indivisible, el *Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11 Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*, está directamente asociado a lo que se espera alcanzar al año 2030 en los asentamientos urbanos. Así se pone énfasis en el acceso a

la vivienda, servicios básicos, sistemas de transporte público, urbanización inclusiva y sostenible, planificación y gestión participativa, proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural, reducción de riesgos y efectos de desastres, reducción del impacto ambiental, acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros e inclusivos, promover políticas y planes integrados para la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático, entre otros aspectos. Sin embargo, las metas del ODS 11 se comprenden con mayor precisión en acuerdo a la Nueva Agenda Urbana 2030, la que se trata en el apartado siguiente.

Figura N° 9  
Infografía de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible – Naciones Unidas



Fuente: Sitio oficial de las Naciones Unidas. Descargas desde: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/news/communications-material/>.

<sup>16</sup> Organización de las Naciones Unidas. Asamblea General (2015). Resolución 70/1. Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. En <https://digitallibrary.un.org/record/3923923?en&v=pdf#record-files-collapse-header>

## A02.- Nueva Agenda Urbana 2030

Un año después de la Asamblea General de las Naciones Unidas que aprobó la Resolución 70/1, que dio origen a los ODS, tuvo lugar en la ciudad de Quito, Ecuador, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, también conocida como Hábitat III. Así, el 20 de octubre de 2016, se aprobó la Nueva Agenda Urbana 2030, que fuera refrendada el 23 de diciembre de 2016 por la Asamblea General de las Naciones Unidas<sup>17</sup>, en su sexagésimo octava sesión plenaria de su septuagésimo primer período de sesiones.

En el prólogo del documento, firmado por Joan Clos, ex alcalde de Barcelona y, para estos efectos, Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), señala:

*La Nueva Agenda Urbana representa un ideal común para lograr un futuro mejor y más sostenible, en el que todas las personas gocen de igualdad de derechos y de acceso a los beneficios y oportunidades que las ciudades pueden ofrecer, y en el que la comunidad internacional reconsidere los sistemas urbanos y la forma física de nuestros espacios urbanos como un medio para lograrlo. [...]*

*[...] hemos llegado al momento decisivo en el que entendemos que las ciudades pueden ser fuente de soluciones a los problemas a que se enfrenta nuestro mundo en la actualidad, y no su causa. Si está bien planificada y bien gestionada, la urbanización puede ser un instrumento poderosa para lograr el desarrollo sostenible, tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados. [...]*

*[...] La Nueva Agenda Urbana presenta un cambio de paradigma basado en la ciencia de las ciudades; establece normas y principios para la planificación, construcción, desarrollo, gestión y mejora de las zonas urbanas en sus cinco pilares de aplicación principales: políticas urbanas nacionales, legislación y normativas urbanas, planificación y diseño urbano, economía local y finanzas municipales e implementación local. [...]*

*[...] No existe una receta única para mejorar la urbanización y lograr el desarrollo urbano sostenible, pero la Nueva Agenda Urbana proporciona los principios y las prácticas probadas para dar vida a ese ideal, para trasladarlo del papel al mundo real. Que inspire e informe a los encargados*

*de tomar decisiones y a los habitantes urbanos del mundo para que se apropien de nuestro futuro urbano común. En esta coyuntura decisiva de la historia de la humanidad, repensar la forma en que planificamos, construimos y gestionamos nuestros espacios urbanos no es una opción, sino un imperativo. Nuestro trabajo para alcanzar ese ideal empieza ahora.<sup>18</sup>*

En consonancia con lo citado precedentemente, la Ley N° 20.958 junto a las disposiciones sobre planeamiento urbano contenidas en el DFL N° 458, de 1976, permite abordar el desarrollo urbano de la comuna de Las Condes planificado y gestionado con miras al desarrollo sostenible, puesto que este no solo debe percibirse como una acción referida al medio ambiente. La sostenibilidad debe entenderse desde cuatro dimensiones: social, económica, ambiental y espacial, de lo contrario no será posible alcanzar el desarrollo real y, por tanto, la Nueva Agenda Urbana 2030 debe comprenderse asociada a otros objetivos de desarrollo sostenible

En esta línea el desarrollo urbano sostenible, desde la dimensión social, es para la inclusión social y contribuir a superar la pobreza, por tanto, es esencial planificar para satisfacer las necesidades y facilitar el acceso a los bienes y servicios urbanos a los grupos más vulnerables, pues ello colabora directamente en mejoras en la calidad de vida de todos los habitantes, dado que se trata de una planificación integral y multisectorial.

Desde la dimensión económica, el desarrollo urbano sostenible está orientado a la correcta planificación de la infraestructura y de los usos de suelo, para asegurar economías urbanas sostenibles e inclusivas, aprovechando todos los beneficios que derivan de la aglomeración, accesibilidad, interacción espacial, jerarquía y competitividad<sup>19</sup>, con el propósito de

*garantizar la creación de empleos decentes y el acceso equitativo para todos a las oportunidades y los recursos*

<sup>17</sup> Organización de las Naciones Unidas, Asamblea General (2016). Resolución 71/256. Nueva Agenda Urbana en <https://dhsur.un.org/document/ga/71/256/71256es.pdf> [16/46660].< para=txt&lang=es> [20/11/2022]. genda5020Urbanas2030forpeopleactiva3020y%20agenda

<sup>18</sup> Organización de las Naciones Unidas, Secretaria Regional (2017). Nueva Agenda Urbana. En: <https://habitat3.org/wa-content/uploads/1/NUA-Espanol.pdf> [p. iv-v]

<sup>19</sup> Estos cinco principios de economía urbana podrían tan mejor der a la pregunta: ¿por qué existe la ciudad?, ¿dónde en la ciudad?, ¿cómo en la ciudad?, ¿cuáles son las ciudades? y ¿por qué de la ciudad? (Lombardi de Camargo, R. (2005). Economía Urbana. Antropología Urbana. Barcelona, España.

Diagrama I: Contenidos de la Nueva Agenda Urbana



*económicos y productivos, impedir la especulación con los terrenos, promover la tenencia segura de la tierra y gestionar la contracción de las zonas urbanas, cuando proceda;*<sup>20</sup>

Por su parte, la dimensión ambiental del desarrollo urbano sostenible se basa en una planificación integrada de carácter multisectorial que considere los elementos naturales como el entorno construido, asegurando la protección a la diversidad biológica y la protección de los ecosistemas, de modo que estos se incorporen al espacio urbano con el propósito de evitar la degradación de las zonas periurbanas.

La dimensión ambiental también se debe responsabilizar por la reducción de riesgos, considerando un planeamiento para la

Figura N° 10  
Diagrama I: Contenidos de la Nueva Agenda Urbana

Fuente: ONU-Hábitat, 2020, p. xviii.

resiliencia urbana acorde a los usos de suelo en el territorio y para acciones concretas en materia de amenazas latentes, mejorando el entorno construido y el parque de edificaciones, especialmente el de viviendas. Por otra parte, la planificación integrada del uso del suelo y de las densidades debe contribuir a fomentar el uso de transporte de bajas emisiones, con sistemas de energía renovable y recuperación de aguas. Finalmente, la dimensión espacial de desarrollo urbano sostenible:

*[...] como concepto, sugiere que las condiciones espaciales de una ciudad pueden mejorar su capacidad para generar valor y bienestar social, económico y ambiental.[...] [...] guiando la forma física de entornos urbanos para crear un acceso equitativo al empleo, a la vivienda e interacción social; permitir economías de aglomeración y fomentar relaciones sostenibles con los ecosistemas y hábitats ciudad, que es el resultado de la planificación intencional y el desarrollo, es fundamental para el bienestar social, económico y ambiental.*<sup>21</sup>

Esta dimensión permite orientar el crecimiento urbano hacia el modelo de ciudad compacta, evitándose la expansión hacia zonas periurbanas y rurales, prevaleciendo densidades demográficas sostenibles y priorizando la regeneración y renovación urbana del tejido consolidado, impidiéndose la marginación. Así, incluye la equidad espacial y el acceso universal a zonas verdes y públicas e inclusivas.

Para la consecución de estos principios se proponen diferentes Métodos de Implementación, donde los más importantes se encuentran dentro de los denominados Mecanismos de Intervención, que considera acciones en diferentes niveles desde la escala nacional hasta la local, con el fin de posibilitar el desarrollo urbano sostenible dentro de los diferentes límites administrativos territoriales. En la Figura N° 11 se puede observar el Diagrama N° 12 que propone la Nueva Agenda Urbana 2030 y considera siete mecanismos de intervención: políticas urbanas nacionales; políticas de uso del suelo; políticas de viviendas

<sup>20</sup> Op. cit. N° 18 p. 8.

<sup>21</sup> ONU-Habitat (2020). La Nueva Agenda Urbana Ilustrada. Edición en español. Centro Urbano R. Fabris. Horacio Urbarrío. En: <https://onu-habitat.org/image-/Publicaciones/Nueva-Agenda-Urbana-Ilustrada.pdf> p. 45

# MECANISMOS DE INTERVENCIÓN

● Nacional ● Subnacional / Ciudad ● Local

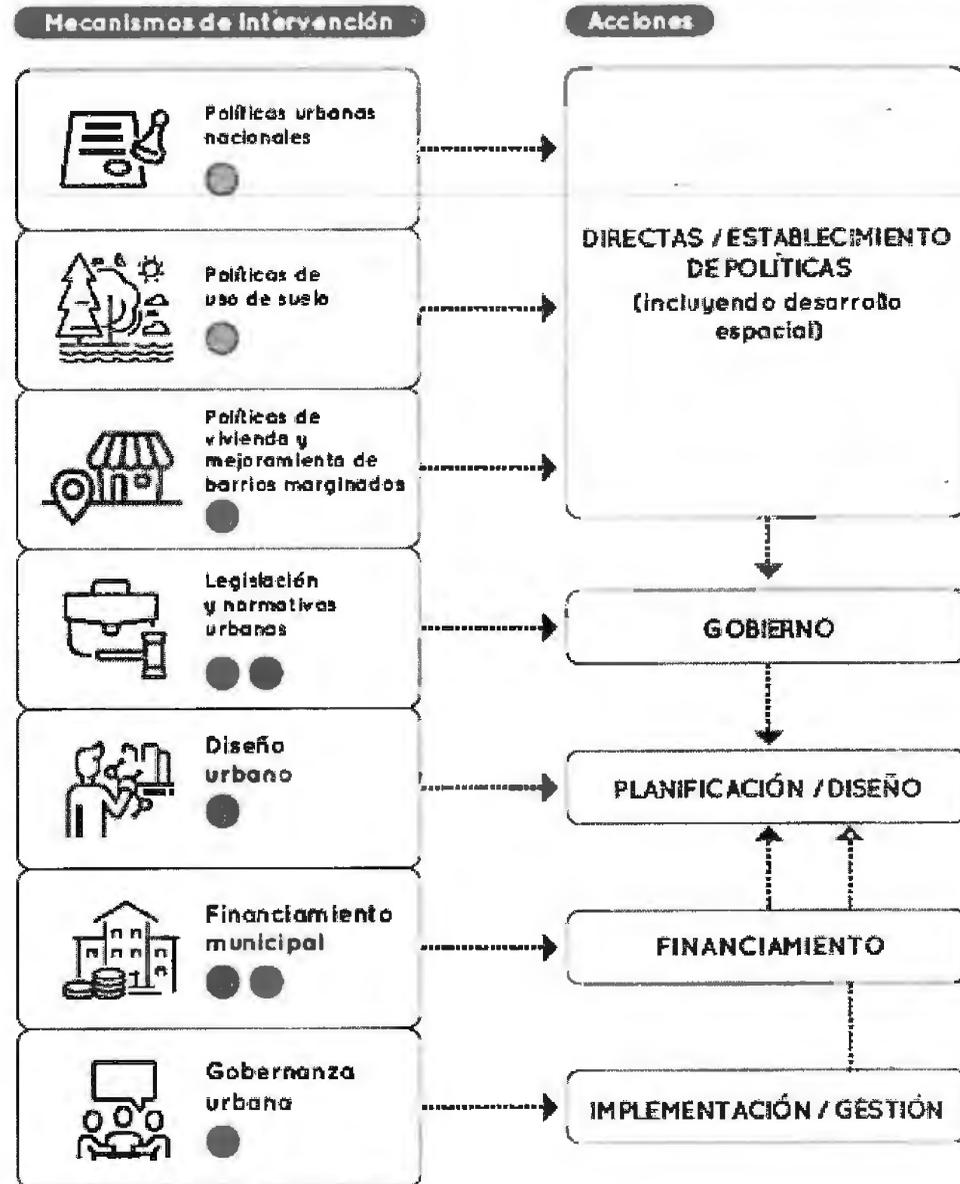


Figura N° 11  
Diagrama 12: Mecanismos de Intervención

Fuente: ONU-Hábitat, 2020, p. 51.

y de mejoramiento de barrios marginados; legislación y normativas urbanas; diseño urbano; financiamiento municipal; y, gobernanza urbana; que para el caso nacional se podrían considerar la Política Nacional de Ordenamiento Territorial, Política Nacional de Desarrollo Urbano, Política Nacional de Parques Urbanos, Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, Planes Reguladores Metropolitanos e Intercomunales, Planes Reguladores Comunales, entre otras.

Los Diagramas 13 al 19, que se observan en la Figura N° 12 y Figura N° 13, ofrecen una visión más amplia de cada uno de los siete mecanismos de intervención propuestos, los que sin duda deben ajustarse a la realidad particular de cada país y de cada ciudad.

Diagrama 13: Políticas urbanas nacionales



Diagrama 15: Políticas de mejora de vivienda y barrios marginales



Diagrama 14: Política de suelo

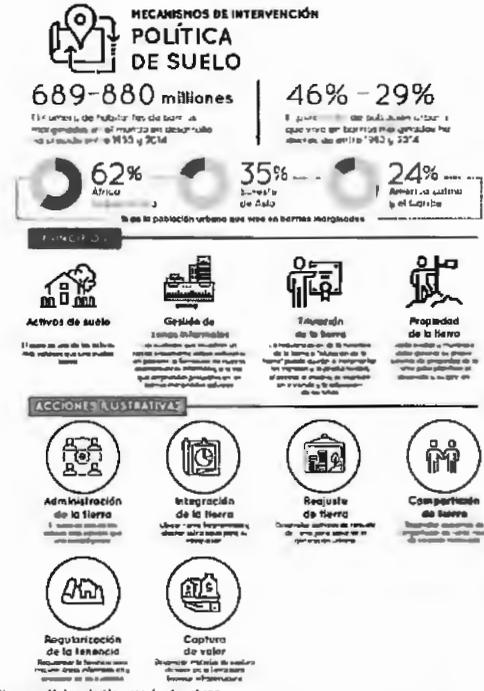


Diagrama 16: Legislación y regulación urbana



Figura N° 12 Diagrama 13 al 16: Mecanismos de Intervención

Fuente: ONU-Habitat, 2020, p. 59, 62, 68 y 74.

Diagrama 17: Diseño urbano



Diagrama 18: Finanzas municipales

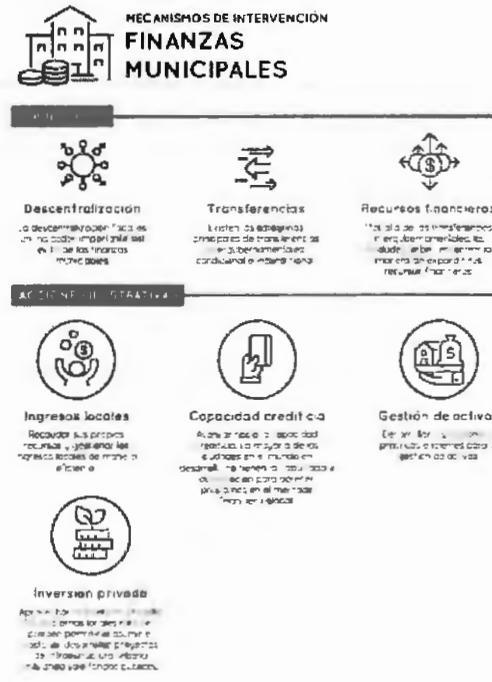


Figura N° 13 Diagrama 17 al 19: Mecanismos de Intervención

Fuente: ONU-Hábitat, 2020, p. 79, 82 y 87.

Diagrama 19: Gobernanza Urbana



Adicionalmente, los Métodos de Implementación de la Nueva Agenda Urbana 2030 establecen las denominadas Medidas Duras; Medidas Blandas; y, Tecnología e Innovación. Las primeras están destinadas a cuatro rubros importantes, como lo son el transporte y la movilidad, la energía, los desechos y, el agua y saneamiento; por su parte, las medidas blandas refieren a la cultura, educación, salud y seguridad urbana; finalmente, la tecnología e innovación, para una nueva forma de llevar adelante el planeamiento de las ciudades.

La Nueva Agenda Urbana busca contribuir al logro de los ODS centrada en los asentamientos urbanos, donde reside más del 50% de la población mundial y que son motores de desarrollo de las economías nacionales, aumentando la capacidad para promover la gobernanza basada en la evidencia y el conocimiento científico, que ha de ser compartido, para lo cual se ha de potenciar las bases de datos comparables a nivel mundial como en el uso y acceso a los datos generados localmente. La Nueva Agenda Urbana es un manual que

permite implementar acciones con miras a la sostenibilidad social, económica, ambiental y espacial, para lograr reducir las brechas de calidad de vida de las sociedades, puesto que varios objetivos de desarrollo sostenible se encuentran entrelazados. El ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, se relaciona directamente con el ODS 1 Fin de la Pobreza; ODS 2 Hambre Cero; ODS 5 Equidad de Género; ODS 6 Agua Limpia y Saneamiento; ODS 7 Energía Limpia y Asequible; ODS 8 Trabajo Decente y Crecimiento Económico; ODS 9 Industria, Innovación e Infraestructura; ODS 12 Producción y Consumo Responsable; ODS 13 Acción Climática; y, ODS 16 Paz, Justicia e Instituciones Sólidas, puesto que en ellos también existen metas que se verifican en el ámbito urbano. Además, en la Figura N° 14 se puede observar la Tabla 3, que ofrece una visión sobre el nexo entre el ODS 11 y otros ODS y la Nueva Agenda Urbana.



METAS DEL ODS 11	VINCULOS CON OTROS ODS	VINCULOS CON LOS PARRAFOS de la Nueva Agenda Urbana
11.1 Para 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12	31, 32, 33, 34, 46, 61, 70, 99, 107, 108, 110, 112
11.2 Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable...	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12	48, 50, 54, 113, 114, 115
11.3 Para 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para una planificación y gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12	29, 39, 40, 41, 42, 92, 149, 155, 156, 157, 160
11.4 Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12	38, 63, 66, 121, 122
11.5 Para 2030, reducir de forma significativa el número de muertes y de personas afectadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y reducir sustancialmente las pérdidas económicas directas vinculadas al producto interno bruto mundial causadas por los desastres, haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones vulnerables.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12	65, 68, 69, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 119, 123
11.6 Para 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12	65, 68, 69, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 119, 123
11.7 Para 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12	37, 53, 55, 56, 67, 100, 109
11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la planificación del desarrollo nacional y regional.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12	87, 88, 89, 90, 91, 158, 159
11.b Para 2020, aumentar sustancialmente el número de ciudades que adoptan y ponen en marcha políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres... y la gestión integral de los riesgos de desastre...	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12	77, 78, 85, 94, 95, 96, 97, 98



Figura N° 14

Tabla 3: Nexos entre el ODS 11 y otros ODS y la Nueva Agenda Urbana

Fuente: ONU-Hábitat, 2020, p. 142.

### A03.- Política Nacional de Desarrollo Urbano

Después de un largo periodo con carencia de una política pública en materia de asentamientos urbanos<sup>22</sup>, en el año 2014, mediante el DS (MINVU) N° 78, se promulga la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) y se crea el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. El artículo 1° de esta señala:

*Apruébase la Política Nacional de Desarrollo Urbano a que se hace referencia en los vistos y que se adjunta al presente decreto; política que tiene como objetivo central el generar condiciones para una mejor calidad de vida de las personas; reconoce como principios rectores los de gradualidad, descentralización, equidad, integración social, participación, identidad, compromiso, calidad, eficiencia, adaptabilidad, resiliencia y seguridad; formula objetivos generales dentro de cinco ámbitos temáticos, como son el de Integración Social, Desarrollo Económico, Equilibrio Ambiental, Identidad y Patrimonio, e Institucionalidad y Gobernanza, determinándose dentro de cada uno los siguientes objetivos específicos: [el subrayado es propio].*

Si bien esta política data de octubre de 2013, dos años antes de la Resolución de las Naciones Unidas que aprueba los Objetivos de Desarrollo Sostenible y tres años antes de la aprobación de la Nueva Agenda Urbana 2030, incorpora en su concepción similar diagnóstico a ellos. Y, por consecuencia, dado la problemática a nivel global de la vida en ciudades reconoce que se ha de avanzar hacia la construcción de ciudades sustentables y con mejor calidad de vida. Esto queda plasmado en la gráfica que sintetiza el objetivo central, principios y ámbitos de la política urbana, que se puede observar en la Figura N° 15.

Los énfasis de la PNDU se orientan a disminuir las distorsiones existentes en el acceso a los bienes y servicios urbanos que presentan las ciudades en Chile, principalmente en las grandes zonas metropolitanas, que concentran cerca del 60% de la población del país, producto de la localización de las zonas residenciales de grupos socioeconómicos vulnerables y bajos, respecto de las áreas de equipamiento, trabajo y esparcimiento con deficientes sistemas de transporte público. Similar situación se vive en ciudades intermedias, sin embargo, dado el tamaño de estas, los costos sociales del modelo de desarrollo urbano son inferiores. A lo anterior contribuye en gran medida la legislación en materia urbana, puesto que existe una gran diversidad de leyes que afectan el territorio, lo que conlleva toma de decisiones en forma fragmentada y sectorial, reactiva,

centralizada y con escasa participación. A la fecha, en el ámbito normativo no se presentan cambios, salvo modificaciones a la Ley General de Urbanismo y Construcciones con respecto a generar una mayor participación ciudadana y transparencia en el proceso de planeamiento.

Así, la PNDU busca alcanzar las siguientes metas:

- *Lograr una mejor calidad de vida para las personas, abordando de manera integral los aspectos que rigen la conformación de nuestras ciudades, buscando que su desarrollo sea socialmente integrado, ambientalmente equilibrada y económicamente competitivo.*
- *Apoyar la descentralización del país, acercando las decisiones de carácter local a las personas, respetando a las comunidades y fortaleciendo la participación ciudadana.*
- *Entregar un marco explícito que posibilite una reorganización institucional y ordene el accionar de los diversos organismos y actores públicos y privados que intervienen en las ciudades y el territorio, evitando criterios y acciones disímiles, contradictorios o descoordinados.*
- *Dar sustento y un sentido de unidad y coherencia a la reformulación de los diversos cuerpos legales y reglamentarios que necesitan modernizarse y adecuarse a los nuevos requerimientos de la sociedad.*
- *Generar certidumbres que favorezcan la convivencia de los ciudadanos en el territorio y posibiliten un ambiente propicio para el desarrollo de la sociedad y para las iniciativas de inversión pública y privada.<sup>22</sup>*

<sup>22</sup> En nuestro país estuvo vigente hasta el año 2000 la Política Nacional de Desarrollo Urbano que fuera aprobada mediante el DS (MINVU) N° 31 de 1985, de origen legal promulgado en el Diario Oficial y, con posterioridad, el DS (MINVU) N° 158 de 1987, denominada: Previsiones sobre algunos aspectos contenidos en la Política Nacional de Desarrollo Urbano, publicada en el Diario Oficial N° 32.947 de 11 de diciembre de 1987, en concordancia anterior al del mismo nombre del país. Sin embargo, los decretos fueron derogados por el DC (MINVU) N° 259, de 3 de octubre de 2000 (publicado en el Diario Oficial N° 13.017/2000). Hubo un año más adelante, para que mediante el DS (MINVU) N° 78, de 15 de octubre de 2013 (DC 14/03/2014) se aprobara la Política Nacional de Desarrollo Urbano y se creara el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano.

Las metas citadas precedentemente tienen como propósito fundamental crear las condiciones para una mejor calidad de vida de las personas, tanto desde un punto de vista material como inmaterial. Material, otorgando mejor acceso a los bienes y servicios urbanos, basado en condiciones objetivas. Inmaterial, puesto que también se persigue satisfacer aquellos anhelos enraizados en la dimensión humana y social, que permita crear relaciones entre las personas, fomentando la cohesión e integración social.

Estas mejoras se enmarcan en el concepto de desarrollo sustentable:

[...] *entendiendo desarrollo como el aumento de las posibilidades de las personas y comunidades para llevar adelante sus proyectos de vida en distintos ámbitos<sup>7</sup>. Y sustentable, en términos "que la satisfacción de las necesidades actuales de las personas se realice sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas"*<sup>8,24</sup>

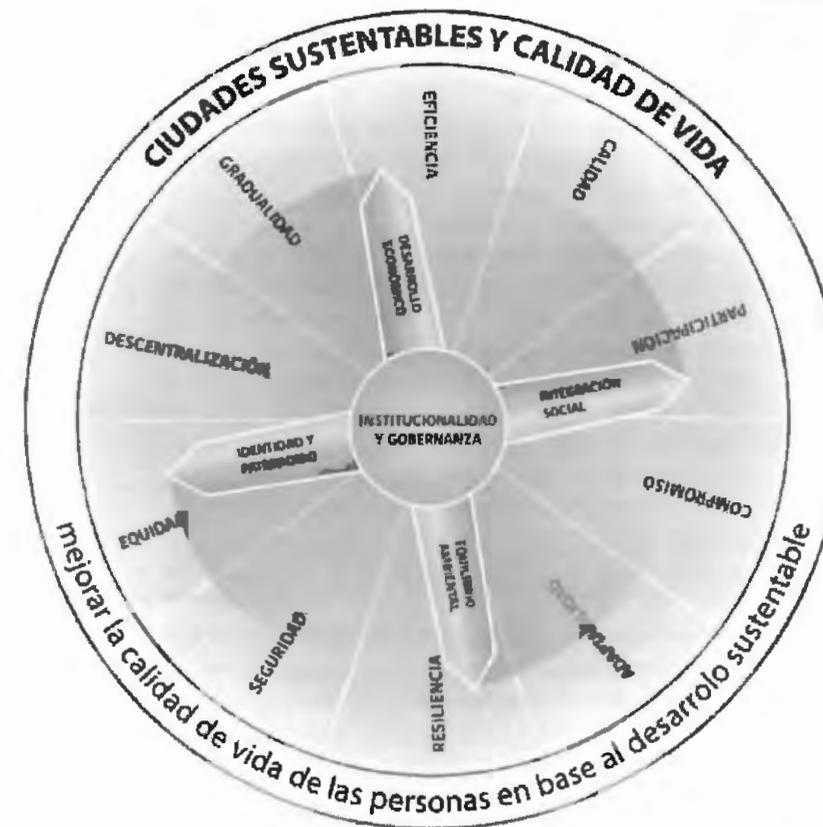
Asimismo, agrega:

*En cuanto al territorio, esta Política considera que este no es un bien cualquiera sino que tiene la cualidad de único e irrepetible, por lo que no resulta apropiado referirse a él exclusivamente en términos de escasez o abundancia. Su utilización, cuando se trata de fijar usos permanentes, debe ser objeto de regulación, bajo el principio del "Bien Común" y el respeto de los derechos individuales.*

*Al mismo tiempo deben respetarse las opciones de ocupación del territorio que libremente decidan las personas, por lo que dicha regulación debe dar cabida a distintos modos de vida, estableciendo los límites y condiciones que en cada caso correspondan<sup>9,25</sup>*

Con el propósito de avanzar en el objetivo central de la política, esta propone cinco ámbitos temáticos con su respectivo objetivo y lineamientos. Los ámbitos de la política (aunque con

Figura N° 15  
Objetivo Central, Principio y Ámbitos de la PNDU



Fuente: MINVU y PNUD, 2014, p. 21.

denominaciones diferentes, se encuentran en concordancia con lo establecido en la Nueva Agenda Urbana 2030), son:

*Integración Social: Velar porque nuestras ciudades sean lugares inclusivos, donde las personas estén y se sientan protegidas e incorporadas a los beneficios urbanos: acceso a los espacios públicos, educación, salud, trabajo, seguridad, interacción social, movilidad y transporte, cultura, deporte*

<sup>4</sup> *ibid.*, p. 16.  
<sup>5</sup> *ibidem*.

y esparcimiento. Para ello el concepto de integración social debe relevarse en los mecanismos de gestión de suelo urbano y programas de vivienda.<sup>26</sup>

*Desarrollo Económico: Reforzar a las ciudades como agentes de desarrollo económico, fuentes de innovación, emprendimiento y creación de empleo. El concepto de desarrollo se aborda con una mirada integral, con responsabilidad social y bajo el concepto de sustentabilidad, armonizando el crecimiento y la inversión con las externalidades que los proyectos causen en las personas, localidades y territorios.*<sup>27</sup>

*Equilibrio Ambiental: Procurar que el desarrollo de nuestras ciudades, fundamental para el progreso de nuestro país, se realice de forma sustentable, equilibrada con el medio natural, reconociendo y valorando los sistemas en que se insertan.*<sup>28</sup>

*Identidad y Patrimonio: Reconocer el patrimonio como un bien social, conformado tanto por las obras y manifestaciones de las personas y comunidades como por el entorno natural en que viven, que debe ser preservado y potenciado en nuestras ciudades y centros poblados.*<sup>29</sup>

*Institucionalidad y Gobernanza: Promover un reordenamiento institucional, tanto de la administración central como de los gobiernos locales, para obtener un sistema integrado y descentralizado de toma de decisiones en materia de desarrollo urbano y territorial que permita la materialización de los postulados de esta Política.*<sup>30</sup>

Los objetivos citados deben guiar la visión de la comuna de Las Condes de cara a los próximos 25 o 30 años, pues a la fecha el Plan Regulador Comunal vigente con su imagen objetivo consensuada ha regido el carácter del desarrollo urbanístico que esta ostenta, habiendo alcanzado grandes logros en mejoras a la calidad de vida de las personas. Sin embargo, ha de avanzar en más y mejores estándares que contribuyan a la sostenibilidad social, económica, ambiental y espacial, pues con ello estará contribuyendo a lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

## AO4.- Política Nacional de Parques Urbanos

El 16 de junio de 2021 fue publicado en el Diario Oficial el DS (MINVU) N° 17, que aprueba la Política Nacional de Parques Urbanos (PNPU), teniendo en consideración:

*Que los parques urbanos constituyen un componente relevante para la política nacional de desarrollo urbano y son parte de la política en materia habitacional y urbanística del país, dado que forman parte de los bienes públicos urbanos y de los equipamientos comunitarios con que cuentan sus habitantes.*

Por consiguiente, esta política también es parte de las acciones tendientes a lograr ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, en línea con la PNDU y la Nueva Agenda Urbana 2030 y, por tanto, a tener en cuenta al momento de la elaboración de los PIIMEP, puesto que:

*[...] existe una creciente necesidad de inversiones en infraestructura, viviendas sociales, equipamientos, servicios de transporte y espacios públicos de calidad; al tiempo que se requiere avanzar hacia una mayor integración social en las ciudades y una mayor equidad en la distribución de los bienes públicos existentes y futuros.*<sup>31</sup>

En la Figura N° 16 se puede observar una síntesis de los principios rectores, objetivo general, ámbitos estratégicos, objetivos específicos y plan de implementación. Los desafíos que se establecen dentro del marco de esta política se encuentran asociados a la equidad territorial, calidad, inclusión e integración espacial de los parques urbanos en las ciudades, teniendo en consideración que representan también una oportunidad para la salud, el bienestar y la seguridad de las personas. Por otra parte, en el valor que representan estos en materia de captura de contaminantes atmosféricos, almacenamiento de carbono, mitigación de ruidos, entre otras aptitudes medioambientales, de resiliencia y vinculadas al cambio climático. Si bien representan una preocupación no menor en materias de financiamiento de la mantención de estos y los costos operacionales de su funcionamiento, también son una fuente de oportunidades para el desarrollo de la economía local, dado que aumentan las plusvalías de los sectores donde se ubican y fortalecen el comercio.

Sin lugar a duda, los parques urbanos generan sentimientos de pertenencia territorial, puesto que obedecen a tipologías propias de los territorios donde se emplazan, que reflejan

características de la comunidad, identidad y cultura de la población que los usa o vive. Finalmente, uno de los desafíos más urgentes, dice relación con la gestión de los parques urbanos, dado que habitualmente después del diseño y construcción de los mismos, no existen las condiciones suficientes para la adecuada puesta en marcha y administración, quedando en su mayoría en manos de los municipios con diferentes situaciones presupuestarias y de recursos humanos, generándose dificultades en la gobernanza, institucionalidad y participación de otros actores en la vida de estos.<sup>32</sup>



<sup>32</sup> Op. cit. N° 6, pp. 14 – 17.

Figura N° 16  
Síntesis de la Política Nacional de Parques Urbanos





### B01.- Estrategia Regional de Desarrollo – 2024 – 2035

Las ciudades son las mayores concentraciones de actividades económicas. Considerando que en su interior mantienen una cuota cuantitativamente alta de dichas actividades, son también por consiguiente las que producen la mayor parte de las emisiones, residuos, materiales contaminantes y las que demandan mayor energía. La Región Metropolitana de Santiago (RMS), que contiene la ciudad capital, constituye el principal centro económico del país. Si se compara la participación de ella en el Producto Interno Bruto Nacional, la RMS aporta el 48%, participación que se ha mantenido por 40 años.

La versión original de este Plan consideró la Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) de la RMS para el periodo 2012 – 2021<sup>33</sup>, sin embargo, para esta versión ya se encuentra disponible la ERD con horizonte de tiempo al 2035. Se trata del principal instrumento de planificación de la Región, puesto que aún no es posible avanzar en la elaboración y aprobación de los Planes Regionales de Ordenamiento Territorial (PROT). En el documento elaborado por el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago (GORE) se visualiza

*como un instrumento de planificación y gestión de carácter indicativo para el conjunto de la institucionalidad presente en la Región. Es, a su vez, base fundamental para el diseño e implementación de políticas públicas de alcance regional, intercomunal, provincial y local en los próximos años.*

*Esta Estrategia es el resultado de un exhaustivo proceso de análisis integrado y prospectivo de los sistemas territoriales. Se nutrió de un amplio y representativo proceso de participación ciudadana que involucró a vecinos y vecinas de las 52 comunas de la Región, así como a representantes de la institucionalidad pública, privada, de la sociedad civil organizada y la ciudadanía en general.*

*Por consiguiente, la ERD RM 2035 se fundamenta en un conjunto de principios rectores (Figura 1) [se presenta en la Figura N° 17] que expresan la relevancia de la sintonía de la ERD RM con la visión de Santiago 2050.<sup>34</sup>*

La ERD 2012 – 2021 citaba a pie de página 16, según el PNUD (1990), el texto siguiente:

*[...] El desarrollo humano es mucho más que el crecimiento o caída de los ingresos de una Nación. Busca garantizar el ambiente necesario para que las personas y los grupos humanos puedan desarrollar sus potencialidades y así llevar una vida creativa y productiva conforme con sus necesidades e intereses. Esta forma de ver el desarrollo se centra en ampliar las opciones que tienen las personas para llevar la vida que valoran, es decir, en aumentar el conjunto de cosas que las personas pueden ser y hacer en sus vidas. Así el desarrollo es mucho más que el crecimiento económico, este es solo un medio —uno de los más importantes— para expandir las opciones de la gente.*

La ERD al 2035, teniendo en consideración lo expuesto en la anterior estrategia quiere consolidar el desarrollo humano de la Región Metropolitana, para lo cual ésta

*aborda las causas estructurales identificadas en la fase diagnóstica junto con las demandas ciudadanas relevadas en el proceso participativo y las brechas socioterritoriales de la región. Este proceso no solo ha consolidado la gobernanza del instrumento, sino que también, ha generado compromisos futuros entre actores públicos y privados. Desde esta perspectiva, la ERD RM 2035 se alinea con los desafíos sectoriales y los demandas locales, fortaleciendo la gobernanza multinivel para el desarrollo social, económico y ambiental de la Región.*

<sup>33</sup> Gobierno Regional Metropolitano de Santiago y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2014) Estrategia Regional de Desarrollo, Capital Ciudadana 2012 – 2021. División de Planificación y Desarrollo, Departamento de Planificación Regional. En: [https://www.gobiernosantiago.cl/wp-content/uploads/2014/doc/estrategia/Estrategia\\_Regional\\_de\\_Developmento\\_Region\\_Metropolitana\\_2012-2021.pdf](https://www.gobiernosantiago.cl/wp-content/uploads/2014/doc/estrategia/Estrategia_Regional_de_Developmento_Region_Metropolitana_2012-2021.pdf)

<sup>34</sup> Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago (2024). Estrategia Regional de Desarrollo 2024 – 2035. Gobierno de Santiago y Pontificia Universidad Católica de Chile. En: [https://www.gobiernosantiago.cl/wp-content/uploads/2024/07/ERD-RM\\_2035.pdf](https://www.gobiernosantiago.cl/wp-content/uploads/2024/07/ERD-RM_2035.pdf), p. 9.



Figura N° 17  
Principios Rectores de la ERD RM 2035

Fuente: Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago (2024). Estrategia Regional de Desarrollo 2024 – 2035. Gobierno de Santiago y Pontificia Universidad Católica de Chile, p. 10.

*La ERD RM se basa en una visión para Santiago al 2050. Imagina a Santiago, emplazada en la cuenca del Maipo, como una ciudad-región humana y resiliente, donde sus habitantes, organizaciones y entidades públicas y privadas alcanzan un desarrollo integral y equitativo, con altos estándares de bienestar y adaptación al cambio climático. Estas metas que se traducen en mayor justicia social, territorial y ambiental para sus habitantes, expresada en altos estándares de seguridad, cohesión social, equidad de género y sostenibilidad, así como también en la promoción del desarrollo económico, turístico y cultural.<sup>35</sup>*

Para la actual ERD RM se trabajó con un diagnóstico que incluye el análisis de los sistemas territoriales, entendiendo por éstos los siguientes: Asentamientos Humanos; Socioterritorial;

Económico-productivo; Natural, Riesgos y Cambio Climático; Infraestructura y Logística; y, Gobernanza y Marco Institucional, otorgándole el carácter de integral, lo que sumado al enfoque metodológico propuesto en la Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT) y la incorporación de los desafíos regionales tanto presente como futuro, permiten arribar a la siguiente problemática:

*Santiago región, aún siendo el principal polo de desarrollo económico, social, ambiental y político del país, presenta un aumento progresivo de sus brechas socioterritoriales entre y al interior de sus comunas, resultado de un crecimiento expansivo, fragmentado y segregado derivado de una escasa planificación urbana y territorial integrada que ha aumentado las amenazas de riesgo siconatural y disminuido su competitividad internacional e interregional, bajo una gobernanza regional y local carente de los necesarios niveles de descentralización administrativa y fiscal requeridos para darle a la región una mayor equidad en los territorios, sustentabilidad ambiental e integración social.<sup>36</sup>*

La síntesis de las principales causas estructurales que dan cuenta de la problemática regional es expuesta en la ERD RM en el esquema que se ofrece en la Figura N° 18.

La ERD RM para lograr mitigar o disminuir las causas estructurales de la problemática regional, establece la siguiente imagen objetivo a alcanzar en el horizonte de tiempo de ésta:

*Santiago, región que logra avanzar hacia un desarrollo con mayor justicia social, territorial y ambiental para sus habitantes, expresado en altos estándares de seguridad, cohesión social, equidad de género y sostenibilidad, promoviendo desarrollo económico, turístico y cultural.<sup>37</sup>*

Considerando el desafío que plantea la imagen objetivo regional la estrategia establece siete principios rectores para las acciones, estos son: equidad de género, inclusión, cohesión social, resiliencia, sostenibilidad, seguridad humana y, justicia territorial; para cada uno de estos principios se definieron los criterios de aplicabilidad y dieron origen a siete lineamientos estratégicos con sus respectivos ámbitos de acción. Los lineamientos estratégicos son:

*L1. Desarrollo social para la equidad territorial y de género  
Avanzar hacia una región sin fragmentación territorial, disminuyendo brechas sociales y de género, donde todas las*

<sup>35</sup> Ibidem  
<sup>36</sup> Ibid p. 87  
<sup>37</sup> Ibid p. 87

personas tengan acceso equitativo a los beneficios y oportunidades que ofrece.

**L2. Seguridad regional y barrial a escala humana**

Promover la prevención situacional y abordaje integral de los delitos de mayor connotación social, fortaleciendo la seguridad pública para una mayor cohesión social en la región.

**L3. Espacios públicos para todas y todos**

Impulsar la revalorización del espacio público como un escenario accesible, inclusivo y seguro donde todas las personas se sientan bienvenidas a disfrutar y participar de la vida en comunidad.

**L4. Movilidad Regional y Metropolitana Sostenible**

Brindar un sistema de movilidad seguro, inclusivo y con equidad de género, a través de una red integrada de transporte e infraestructura para la conectividad regional y metropolitana con criterios de sostenibilidad, uso de tecnologías limpias e innovadoras.

**L5. Medioambiente y territorio resiliente**

Proteger y conservar el medio ambiente, valorando el patrimonio natural del territorio, minimizando riesgos socioambientales y fortaleciendo la resiliencia ante el cambio climático y los desastres.

**L6. Nuevas economías para el desarrollo sostenible, innovación y turismo**

Promover las condiciones para transformar la economía regional, contribuyendo a un desarrollo económico sostenible a partir del conocimiento y la innovación. Impulsar empleos de calidad, fortaleciendo y atrayendo capital humano e industrias para la región,

que desarrollen encadenamientos productivos y negocios asociativos con las micro, pequeñas y medianas empresas, favoreciendo las cadenas de valor locales y su apertura al mundo.

**L7. Gobernanza multinivel con participación ciudadana**

Fortalecer el proceso de descentralización de la institucionalidad en el territorio regional y local, promoviendo una mayor articulación y participación de la ciudadanía, las organizaciones privadas, académicas y de la sociedad civil con amplia representación social, etaria y de género.<sup>38</sup>

El Plan de Acción de la ERD RM se estructura a partir de la imagen objetivo regional, los lineamientos estratégicos, objetivos estratégicos, ámbitos de acción, objetivos de acción y, acciones estratégicas. En la Figura N° 19 se ofrece la infografía de los ámbitos de acción por lineamiento estratégico.

Los lineamientos números 3, 4 y 5, se encuentran más asociados a los objetivos de este Plan, por tanto, se ofrece a continuación las infografías de éstos.

La ERD RM considera un total de 94 iniciativas que comprenden todos los lineamientos estratégicos e incorpora un conjunto de 58 indicadores para evaluarlas, permitiendo establecer o no el logro de los objetivos. Algunos de los diferentes guarismos de los indicadores deberán tender a aumentar, otros a disminuir y otros a mantenerse con relación a su línea base.



Figura N° 18  
 Síntesis de las Causas Estructurales del Diagnóstico Integral y Prospectivo de la ERD RM  
 2035

Fuente: Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago (2024). Estrategia Regional de  
 Desarrollo 2024 – 2035. Gobierno de Santiago y Pontificia Universidad Católica de Chile. pp. 90 – 91.

Asentamientos Humanos	Socio-cultural	Económica-productivo	Natural	Infraestructura Logística	Marco normativo-institucional
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Sistema urbano metropolitano mononuclear radicular.</li> <li>» Desequilibrio distribución usos de suelo que sobrecarga conectividad urbana e interurbana.</li> <li>» Desequilibrio en la distribución, estándares y seguridad de espacios públicos entre comunas.</li> <li>» Bajos niveles de integración socioterritorial con bajos estándares de calidad de vida.</li> <li>» Crecimiento urbano segregado y un mercado del suelo con escasa incidencia del estado.</li> <li>» Procesos de densificación en altura no equilibrados ni armónicos, sin planificación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Tendencia demográfica hacia un mayor envejecimiento de la población.</li> <li>» Aumento acelerado de la migración de población en condiciones de precariedad.</li> <li>» Altas tasas de hacinamiento especialmente en anillo central y perifera sur de Santiago Ciudad.</li> <li>» Déficit habitacional cuantitativo creciente en Santiago Ciudad y mayor gentrificación de barrios.</li> <li>» Progresiva disminución de la ruralidad en los territorios por procesos de urbanización suburbanos.</li> <li>» Pérdida progresiva de de prácticas culturales e identidad territorial especialmente en áreas rurales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Tasa de crecimiento del PIB regional inferiores al promedio nacional.</li> <li>» Mayor inestabilidad laboral y aumento empleo informal por predominio de actividades terciarias.</li> <li>» Alta concentración de actividades económicas terciarias en el eje Santiago-Providencia-Las Condes.</li> <li>» Disminución progresiva de las actividades primarias en Santiago Región.</li> <li>» Cambio de modalidad de trabajo con menor presencialidad y trabajo a distancia post pandemia.</li> <li>» Pérdida de competitividad de Santiago Ciudad (internacional) y Santiago Región (nacional).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Bajos niveles de protección ambiental en sitios expuestos a amenazas naturales y antrópicas.</li> <li>» Tendencia a aumentos de riesgos naturales y antrópicos derivado de procesos de expansión urbana.</li> <li>» Presencia de importantes conflictos socioambientales activos y latentes.</li> <li>» Crisis hídrica con riesgo próximo de restricciones para el consumo humano.</li> <li>» Disminución progresiva de paisaje natural por pérdida de biodiversidad y fragmentación del hábitat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Distribución inequitativa de cobertura y calidad de servicios en el transporte público fuera de Santiago Ciudad (34 comunas).</li> <li>» Aumento de la tasa de motorización y mayor participación modal del transporte privado en desmedro del transporte público.</li> <li>» Escasa infraestructura, con estándares desiguales y baja articulación de la red de ciclovías para favorecer la movilidad activa.</li> <li>» Escasa infraestructura para favorecer la intermodalidad del transporte de carga.</li> <li>» Sistema de disposición de residuos domiciliarios o industriales con bajos estándares de sustentabilidad y sostenibilidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» IPT normativos desactualizados a escala intercomunal y comunal.</li> <li>» Sistema de financiamiento comunal altamente dependiente de lógicas de mercada.</li> <li>» IPT Indicativos carentes de imagen objetivo, además sin imagen objetivo a escala metropolitana y regional compartida.</li> <li>» Políticas públicas nacional sin bajada regional y/o carentes de planes o programas para su operacionalización sin sostenibilidad entre administraciones.</li> <li>» Bajo nivel de transferencia de competencias desde el nivel nacional al nivel regional en ámbitos sectoriales estratégicos para un desarrollo urbano y territorial sustentable.</li> <li>» Bajo nivel de inversión pública regional y altamente centralizado a nivel sectorial, especialmente en infraestructura y equipamiento de mediana y gran escala.</li> </ul>



Figura N° 20  
 Lineamiento 3. Espacios Públicos para Todas y Todos de la ERD RM 2035

Fuente: Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago (2024). Estrategia Regional de  
 Desarrollo 2024 -2035. Gobierno de Santiago y Pontificia Universidad Católica de Chile. pp. 120 – 121.

<p><b>Desarrollo social para la equidad territorial y de género</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Acceso a servicios sociales con pertinencia socioterritorial</li> <li>Inclusión social de grupos vulnerados, violentados y en riesgo social</li> </ul>	<p><b>Seguridad regional y barrial a escala humana</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Protección a víctimas</li> <li>Barrios organizados / cohesión social para la prevención: barrios organizados y tecnologías preventivas</li> <li>Seguridad en el espacio público</li> </ul>	<p><b>Espacios públicos para todas y todos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Disponibilidad de espacios públicos con accesibilidad universal</li> <li>Fiscalización de microbasurales</li> <li>Espacios públicos inclusivos</li> </ul>	<p><b>Movilidad regional y metropolitana sostenible</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Planificación territorial orientada al transporte público y la movilidad activa</li> <li>Convivencia y seguridad vial</li> <li>Movilidad inclusiva con enfoque de cuidados</li> </ul>
<p><b>Medio ambiente y territorio resiliente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Arborización espacio público / cambio climático</li> <li>Protección ambiental, naturaleza, biodiversidad y paisaje</li> <li>Manejo de residuos</li> <li>Gobernanza hídrica</li> </ul>	<p><b>Nuevas economías para el desarrollo sostenible, innovación y turismo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Turismo</li> <li>Nuevas economías para el desarrollo sostenible</li> <li>Innovación en MIPYME</li> </ul>	<p><b>Gobernanza multinivel con participación ciudadana</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ciudadanía activa</li> <li>Actualización IPT</li> <li>Descentralización fiscal</li> <li>Gobernanza multinivel</li> </ul>	

Figura N° 19  
Ámbitos de Acción según Lineamiento Estratégico de la ERD RM 2035

Fuente: Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago (2024). Estrategia Regional de Desarrollo 2024 -2035. Gobierno de Santiago y Pontificia Universidad Católica de Chile. p. 103.

Lineamiento 3. Espacios públicos para todas y todos		Espacios públicos inclusivos	
OBJETIVO ESTRATÉGICO	ACCIONES ESTRATÉGICAS	OBJETIVO ESTRATÉGICO	ACCIONES ESTRATÉGICAS
<p>Impulsar la revalorización del espacio público como un escenario accesible, inclusivo y seguro donde todas las personas se sientan bienvenidas a disfrutar y participar de la vida en comunidad.</p>			
<b>Disponibilidad de espacios públicos con accesibilidad universal</b>			
Promover el mejoramiento y co-creación de espacios públicos con equidad y accesibilidad universal.	<ul style="list-style-type: none"> <li>33. Plan de construcción, recuperación y mejoramiento de espacios públicos inclusivos con enfoque de género (SISTER)</li> <li>34. Estudio de catastro de terrenos fiscales en la Región Metropolitana de Santiago</li> <li>35. Programa de mejoramiento de la infraestructura de paraderos y entornos intermodales</li> <li>36. Plan de desarrollo de habilitación de plazas de bolsillo</li> <li>37. Estudio técnico económico para el apoyo al mantenimiento de plazas públicas</li> <li>38. Plan de infraestructura para deportes y recreación para jóvenes en espacio público</li> </ul>	Fomentar el uso de espacios públicos diseñados con enfoque inclusivo que promuevan la participación de todas y todos los habitantes de la región.	<ul style="list-style-type: none"> <li>41. Estudios de identificación de estrategias para aumento de cobertura y proximidad de espacios públicos comunales</li> <li>42. Programa de fomento a la co-gestión de iniciativas que promuevan el uso del espacio público con comunidades vecinales y barriales, con foco en personas mayores, juventudes y NNA</li> </ul>
<b>Fiscalización de microbasurales</b>			
Aportar a la disminución de microbasurales en el espacio público.	<ul style="list-style-type: none"> <li>39. Plan de eliminación de vertederos ilegales y recuperación de terrenos</li> <li>40. Plan de recuperación y limpieza de fachadas en centros de comunas</li> </ul>		



### Lineamiento 4. Movilidad regional y metropolitana sostenible

Brindar un sistema de movilidad seguro, inclusivo y con equidad de género, a través de una red integrada de transporte e infraestructura para la conectividad regional y metropolitana con criterios de sostenibilidad, uso de tecnologías limpias e innovadoras.

#### Planificación territorial orientada al transporte público y la movilidad activa

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	ACCIONES ESTRATÉGICAS
Planificar y promover un sistema de transporte intermodal con visión regional y metropolitana.	43. Estrategia para la implementación de una autoridad metropolitana de transporte. 44. Plan de mejoramiento del sistema de movilidad y de la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT). 45. Estudio para la integración de RCD (Red Metropolitana de Movilidad) al sistema de transporte de zonas rurales.
Impulsar la diversificación de los modos de transporte, accesibilidad, equidad de género y el desarrollo del transporte público con énfasis en tecnologías sostenibles, creando espacios seguros para peatrones.	46. Plan de peatonización para fomento de uso de bicicleta (bicis, Bikes, Motos, Scooters, entre otros). 47. Plan de señalización para la normalización de señales y pautas de transporte no motorizadas. 48. Plan de aumento de zona 30 para favorecer de modo no motorizados. 49. Plan de Mantenimiento de vías y calles. 50. Plan de actualización e implementación de la red integral de ciclismo de la Región Metropolitana.



### Lineamiento 5. Medio ambiente y territorio resiliente

Proteger y conservar el medio ambiente, valorando el patrimonio natural del territorio, minimizando riesgos socioambientales y fortaleciendo la resiliencia ante el cambio climático y los desastres.

#### Cambio climático y arborización del espacio público

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	ACCIONES ESTRATÉGICAS
Fomentar la restauración ecológica con especies nativas en riberas, superficies destruidas por incendios y microecosistemas generadores de agua con funciones acústicas.	54. Plan de infraestructura verde y fomento al desarrollo de los centros de agua como espacios verdes. 57. Programa de conservación y gestión de parques urbanos en la Región Metropolitana de Santiago.
Promover medidas dirigidas a reducir la vulnerabilidad y aumentar adaptativa de los sistemas humanos e naturales ante el cambio climático.	58. Plan de acción Regional de Cambio Climático.
Udiciar y promover dentro de la región la prevención y respuesta ante desastres ocasionales (solar extremo, incendios y zona sísmica).	59. Plan regional de gestión de riesgo de desastres ocasionales (solar extremo, incendios y zona sísmica).

### Convivencia y seguridad vial

OBJETIVO ESTRATÉGICO	ACCIONES ESTRATÉGICAS
Promover la convivencia vial y mejorar la relación de los modos de transporte que circulan en la ciudad, integrando funcionalidad, eficiencia y seguridad de peatrones, conductores y ciclistas.	51. Programa regional de educación para la convivencia vial. 52. Programa de fortalecimiento de la gestión municipal en materia de transporte logístico y espacio público de peatrones, conductores y ciclistas.

### Movilidad inclusiva con enfoque de cuidados

OBJETIVO ESTRATÉGICO	ACCIONES ESTRATÉGICAS
Promover la accesibilidad universal como criterio en el diseño e implementación de iniciativas con pertinencia social, género, atención de adultos (edad y ciclo de vida).	53. Política Regional de movilidad con enfoque de género. 54. Programa de diseño de paraderos y otros infraestructuras con enfoque inclusivo y de género. 55. Programa de mejoramiento a personas y ciclistas peatrones, los estándares de accesibilidad universal y promoción de la participación.

### Protección ambiental, naturaleza, biodiversidad y paisaje

OBJETIVO ESTRATÉGICO	ACCIONES ESTRATÉGICAS
Promover la conservación de la naturaleza fortaleciendo la protección ambiental, reduciendo amenazas sobre ecosistemas y reconociendo la importancia de la biodiversidad de especies y paisajes regionales y metropolitanos, como también la protección de agua con enfoque de explotación agrícola.	56. Plan de recuperación normativa y gestión en áreas de protección ambiental. 61. Estrategia de conservación y restauración de la parte alta de la cuenca del Maipo. 62. Programa regional de conservación de humedales. 65. Programa de convivencia responsable y ciclovida de empresas de compostaje. 64. Programa de fomento de iniciativas ciudadanas sostenibles. 63. Programa de fortalecimiento de los Comités Ambientales Comunitarios.

### Protección ambiental, naturaleza, biodiversidad y paisaje

OBJETIVO ESTRATÉGICO	ACCIONES ESTRATÉGICAS
Promover la conservación de la naturaleza fortaleciendo la protección ambiental, reduciendo amenazas sobre ecosistemas y reconociendo la importancia de la biodiversidad de especies y paisajes regionales y metropolitanos, como también la protección de agua con enfoque de explotación agrícola.	56. Plan de recuperación normativa y gestión en áreas de protección ambiental. 61. Estrategia de conservación y restauración de la parte alta de la cuenca del Maipo. 62. Programa regional de conservación de humedales. 65. Programa de convivencia responsable y ciclovida de empresas de compostaje. 64. Programa de fomento de iniciativas ciudadanas sostenibles. 63. Programa de fortalecimiento de los Comités Ambientales Comunitarios.

### Manejo de residuos

OBJETIVO ESTRATÉGICO	ACCIONES ESTRATÉGICAS
Udiciar el manejo de residuos con orientación en la economía circular en zonas rurales e urbanas, fortaleciendo la valoración, reciclaje y disposición final.	66. Plan para el control y recuperación de microbasurales y vertederos ilegales. 67. Plan de fomento a la educación ambiental formal e informal. 68. Plan de fomento para la valoración de residuos de todo tipo. 69. Programa de gobernanza multivocal para la gestión de residuos de la construcción y demolición.

### Gobernanza hídrica

OBJETIVO ESTRATÉGICO	ACCIONES ESTRATÉGICAS
Udiciar la gestión y gobernanza integral de los recursos hídricos que asegure su disponibilidad, calidad y uso sostenible, fomentando la protección y conservación de aguas.	70. Plan de gobernanza multivocal y soluciones hídricas para uso responsable y sostenible del agua en la cuenca del Maipo.

Figura N° 22  
Lineamiento Medio ambiente y territorio resiliente a ERD RM 2035

Fuente: Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago (2024). Estrategia Regional de Desarrollo 2024 -2035. Gobierno de Santiago y Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 124 - 125.

## B02.- Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS)

45

La comuna de Las Condes forma parte de una conurbación de 37 comunas que se encuentran bajo las regulaciones establecidas a partir de 1994 en el Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Es importante indicar que dicho instrumento es la continuidad de la política intercomunal establecida en el Plan Intercomunal de Santiago (PRIS), vigente desde la década de los 60.

La actualización y modernización realizada al instrumento de planificación intercomunal en 1994, definió para el desarrollo urbano de la metrópolis varios criterios y conceptos que debieron ser adoptados por los municipios en la formulación de sus planes reguladores comunales y que consideramos relevantes por cuanto influyen en la imagen objetivo de las comunas que planifican. Se ha de tener presente que el PRMS, hoy día, incluye todo el territorio de la Región Metropolitana de Santiago, producto de varias modificaciones al instrumento, por tanto, no existe ningún sector ni área de esta Región que no se encuentre gravada por él. Lo anterior, hace inviable la materialización de un Plan Regional de Ordenamiento Territorial, con acuerdo a lo establecido en el artículo 17, literal a), inciso tercero de la Ley N° 19.175, refundida por el DFL N° 1, de 2005, del Ministerio del Interior.

El PRMS establece en su Título 4° la intensidad de Utilización del Suelo Metropolitano, fijando a nuestra comuna una densidad bruta mínima de 150 hab/ha. y máxima de 300 hab/ha. reconociéndola como de Densidad Intermedia. Con ello se persigue racionalizar la utilización del suelo metropolitano mediante procesos de densificación para un uso adecuado de la infraestructura instalada. Esta densidad debe ser acogida por el plan regulador comunal, distribuyendo las viviendas al interior del territorio de manera que se alcance el promedio que establece la planificación metropolitana.

Fija además el Sistema Metropolitano de Áreas verdes y Recreación (Capítulo 5.2) protegiendo y gravando los Parques Metropolitanos (5.2.2. Parque del Río Mapocho), los Parques Intercomunales (5.2.3.1 Parque Araucano, Parque Los Dominicos, Parque Intercomunal Oriente y Bosque Pie Andino), los Cerros Isla (5.2.3.2 parte del cerro Calán, parte del cerro Apoquindo y parte del cerro Los Piques), los Parques

Quebrada (5.2.3.3 Parque Quebrada Quinchamalí, Parque Quebrada Rinconcito o Cañitas, Parque Quebrada San Francisco, Parque Quebrada Grande, Parque Quebrada Los Codos Sur, Parque Quebrada Apoquindo y Parque Quebrada Los Almendros), y Parques adyacentes a cauces (5.2.3.4 Parque Tobalaba (riberas del Canal San Carlos) y Parque Canal El Bollo).

La política intercomunal en materia de área verdes gravada también como áreas verdes complementarias los Equipamientos Recreacionales Deportivos existentes en la comuna (5.2.4.1 Estadio Rolf Nathan, Estadio Israelita, Estadio Italiano, Estadio Español, Estadio Francés, Club de Golf Los Leones, Estadio Universidad Católica San Carlos de Apoquindo, Estadio Corfo, Estadio San Jorge, Estadio Palestino, Estadio Municipal Las Condes y Estadio Municipal calle Patricia).

Señala además en el artículo 7.1.1 la Vialidad Metropolitana, en lo que corresponde a los perfiles oficiales de vías metropolitanas clasificadas en su condición de vías Expresas o Troncales (Cuadro 7: Vialidad Intercomunal Sector Oriente), definiendo en cada caso su ancho entre líneas oficiales, que debe ser asumido por los planes reguladores, conservando la clasificación y anchos estipulados en el instrumento de mayor jerarquía. Establece además los estándares mínimos de estacionamiento por destino.

Finalmente, otra regulación presente en el instrumento de planificación metropolitana que imprime la imagen objetivo comunal, guarda relación con la fijación del área restringida o excluida al desarrollo urbano, que en el caso de nuestra comuna es aquella que se extiende sobre la cota 1.000 m.s.n.m. Dentro del área excluida, distingue Áreas de riesgo para los asentamientos humanos, de Valor natural y/o Interés Silvoagropecuario y, de Resguardo de la Infraestructura Metropolitana. A su vez, en las áreas de riesgo se reconoce la existencia de los cauces naturales y quebradas, para los que se fijan restricciones diferenciadas al borde. En el caso de Las Condes se incluyen De Ramón, S/Nombre, Apoquindo – Los Almendros, Los Codos Norte – Los Codos Sur, Grande, El Romeral, San Francisco, Rinconcito o Cañitas, Quinchamalí.

Entre las áreas de valor natural y/o de interés silvoagropecuario, se encuentran las áreas de preservación ecológica, las que en esta comuna suman varios miles de hectáreas. El artículo 8.3.1.1. de la Ordenanza del PRMS, define las áreas de preservación ecológica:

*Corresponden a aquellas áreas que serán mantenidas en estado natural, para asegurar y contribuir al equilibrio y calidad del medio ambiente, como asimismo preservar el patrimonio paisajístico.*

*Son parte integrante de estas zonas, los sectores altos de las cuencas y microcuencas hidrográficas; los reservorios de agua y cauces naturales; las áreas de preservación del recurso nieve, tanto para su preservación como fuente de agua potable, como para evitar el emplazamiento de construcciones dentro de las canchas de esquí; las cumbres y los farellones; los enclaves de flora y refugios de fauna; como asimismo, los componentes paisajísticos destacados. Quedarán integradas en esta zona, con sus correspondientes legislaciones, las diversas áreas que tengan características de Áreas Silvestres Protegidas, como los Parques Nacionales, Reservas Nacionales, las Áreas Complementarias a las Áreas Silvestres Protegidas y que corresponden a los Santuarios de la Naturaleza y Lugares de Interés Científico y en general todas aquellas áreas que conforman Reservas Naturales, Monumentos Naturales y Áreas de Protección Existentes.*

*En estas Áreas se permitirá el desarrollo de actividades que aseguren la permanencia de los valores naturales, restringiéndose su uso a los fines: científico, cultural, educativo, recreacional, deportivo y turístico, con las instalaciones y/o edificaciones mínimas e indispensables para su habilitación.*

*Las normas que regirán estas actividades y asimismo las de los usos complementarios a ellas como: equipamiento de seguridad, comunicaciones, salud, comercio y estacionamientos de uso público, serán definidas por la Secretaría Regional Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo en cada caso, atendiendo a sus características específicas y a los estudios pertinentes aprobados por los organismos competentes que corresponda.*

*La aprobación de proyectos quedará condicionada en todos los casos a la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental, realizado por el interesado, evaluado e informado favorablemente por los organismos que corresponda.*

Estas condiciones que fija el PRMS y que atañen a un porcentaje no menor del territorio jurisdiccional, si bien externas al límite urbano, son de alta preocupación y ocupación por parte del Municipio, toda vez que se relacionan directamente con los parques quebradas, parques asociados a vías, parques, plazas y avenidas, que forman en conjunto la infraestructura verde de la comuna dentro de los límites urbanos.

Respecto a la Falla Geológica San Ramón, sobre la que se han publicado diversos artículos de prensa citando estudios relacionados, al menos uno de ellos coordinado por la Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo, éste no se ha traducido en una modificación al Instrumento de planificación metropolitano. Esta modificación es necesaria para establecer con claridad el trazado de la falla, la faja de protección a sus bordes y las condiciones urbanísticas posibles de desarrollar en el área de restricción, que eventualmente pudiese establecer la faja de protección.

### **B03.- Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) 2022 - 2025**

El Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO), como se ha indicado y explicado precedentemente, hizo suyo el PIIMEP en su versión original del año 2021, éste según indica, "constituye un elemento orientador para la comunidad respecto de las políticas adoptadas para satisfacer sus necesidades, y los problemas que enfrentan".<sup>39</sup> Y declara su objetivo en "obtener el avance social, económico y cultural de todos los habitantes de la comuna de Las Condes"<sup>40</sup>

No se puede olvidar que la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades establece que el PLADECO es el instrumento rector del desarrollo en la comuna, y en consideración a este rol, incorpora los principios que persigue el Plan Regulador Comunal de Las Condes (PRC LC), señalando con relación a la funcionalidad que debe asumir esta comuna y su relación con la Intercomuna Oriente, lo siguiente:

*Las Condes se ha consolidado tanto como una comuna de barrios residenciales con buena calidad de vida y como de un centro de actividades financieras, comerciales y de servicios, conformándose como el centro de servicios del sector oriente de la ciudad. Por ello, la normativa urbanística ha determinado con precisión tanto los sectores en que es posible desarrollar estas actividades de comercio y servicios y como dónde se preserva el carácter residencial.<sup>41</sup>*

Así, el PLADECO señala aspectos relevantes para alcanzar el avance social, económico y territorial, que supone la necesaria intervención a nivel comunal sobre la información e innovación, la seguridad, la movilidad, el espacio público y la atención de las comunidades que residen o trabajan en el territorio. En el enfoque que otorga la autoridad edilicia para el período 2022 – 2025, se plantea escuchar a los vecinos y ser partícipes de sus expectativas, anhelos y privilegiar la atención a la calle. Esto poniendo a disposición los servicios que presta el municipio, para obtener como resultado la excelencia en las condiciones de aseo, pavimentos, señalética, diseño, seguridad, iluminación, e información, que debe ofrecer el espacio público a los vecinos que lo experimentan diariamente para que tengan la mejor experiencia comunal. Hemos agregado el concepto de diseño, que no está presente en el texto y que creemos que es uno de los servicios que debiese otorgar el municipio sobre el espacio público. La calidad de ese espacio y del conjunto de elementos urbanos que lo componen, lo delimitan y transforman en confortable, solo es posible con la participación del diseño de la ciudad. En esta disciplina del urbanismo, el todo es más que la suma de las partes.

En los últimos años se escucha con cierta frecuencia expresiones tales como “urbanismo táctico” y “acupuntura urbana”, que son acciones de diseño consciente para modelar el medio ambiente urbano. Tienen por objeto ofrecer una nueva funcionalidad del espacio público, con intervenciones ligeras de corto plazo y bajo costo para explorar acciones definitivas en el largo plazo. El espacio público se abre así a la experimentación de la comunidad bajo modalidades creativas, cargadas de diseño y color, fortaleciendo la identidad de la comunidad con su territorio.

Un aspecto central del PIIMEP en su capacidad de intervenir la ciudad. Por medio de la selección y determinación de proyectos de alcance urbanístico se impulsa, en la medida que ellos se concretan, la modificación consciente de la

comuna. Con el fin de alcanzar un estado deseable superior al actual, al corregir las debilidades que presenta el medio ambiente urbano, estimular sus fortalezas, detectar aquellas amenazas presentes en la realidad y capturar las oportunidades.

Ahora bien, el PLADECO al incorporar el PIIMEP original, algunos de los proyectos de carácter urbano que éste contemplaba, pasaron a formar parte del conjunto de acciones relevantes a ejecutar, pues en cierto modo esta decisión establece una priorización y, por tanto, posibilita la integración de recursos municipales a los aportes de terceros, por aplicación de la ley de aportes al espacio público, para la consolidación de las obras, permitiendo dar factibilidad financiera a las proposiciones del Plan. Lo anterior posibilita la coordinación entre los instrumentos de la gestión municipal: PLADECO, PRCLC, PIIMEP y Presupuesto Municipal Anual.

De este modo, el PLADECO hace suyo los lineamientos de la visión para la comuna de Las Condes que se establecían en el PIIMEP original, de modo de construir una comuna: *más natural, Integrada a su paisaje, con protección de su patrimonio natural; más sostenible, Verde, que reduzca su huella de carbono y cuide sus recursos naturales; más conectada, por medio de una red inteligente de movilidad; más vital, Con espacios públicos vitales e inclusivos, que convoquen a sus habitantes; y, más patrimonial, Con historia, a través de barrios que expresen su identidad y memoria.<sup>42</sup>*

En orden a lo anterior, esta versión del PIIMEP considera como base de la gestión municipal y, por tanto, de los fundamentos para éste, lo que se aprobara en el PLADECO, que se expresa de la siguiente forma:

*Entablar una relación simbiótica y de protección con el medio ambiente natural y su paisaje, conveniente como centro para las actividades recreativas, deportivas, educacionales, científicas y culturales, que valoren la singular y privilegiada situación geográfica comunal.  
Constituir una red de infraestructura verde que genere conexiones físicas entre las grandes áreas verdes de la*

<sup>41</sup> Ibid. p. 6

<sup>42</sup> Ibid. p. 270 (Anexo 2, p. 4)

comuna, contribuyendo en conjunto a la protección de la biodiversidad, al control de temperatura y humedad, al mejoramiento de la calidad del aire y a la regulación hídrica. Aportar en la conservación y mejora de las áreas verdes existentes y a la creación de nuevas m<sup>2</sup> para la comunidad. Promover un uso eficiente de los recursos, como la reutilización y captura de aguas lluvia, y emplear medidas de mitigación del cambio climático, como el uso de energías renovables, tendiendo al abandono de las energías fósiles.

Establecer una movilidad inteligente, estructurada a partir de la integración y enlace de distintos modos de transporte en puntos focales, asociados a los corredores y líneas de transporte masivo, con el fin de privilegiar el uso de modos de transporte sostenibles o no motorizados en las zonas contiguas a dichos corredores. Asimismo, bajar la velocidad de circulación vehicular a 30 km/h en zonas interiores, lo que fortalecerá la valiosa estructura comunal de barrios y comunidades, y habilitará zonas compartidas para compatibilizar el desplazamiento de los automóviles y modos eléctricos y no motorizados con la vida vecinal. Esto aporta a la convivencia y seguridad vial, baja los niveles de ruido, e impulsa un nuevo estándar de espacio público arbolado, seguro y vital debido a las actividades de los vecinos al aire libre.

Configurar un espacio público confortable, con una malla de movilidad no motorizada centrada en el peatón y en la utilidad de bandejonas y superficies verdes en aceras, que a través de la plantación de especies vegetales de bajo consumo hídrico y nuevas especies arbóreas puedan contribuir a un mayor confort ambiental de temperatura y humedad en los recorridos. Generar espacios que convoquen a toda la ciudadanía, que sean seguros, diversificados y que cumplan con estándares de accesibilidad universal. Y, por otro lado, preparar la ciudad para los ciudadanos, incluyendo en el espacio público una tecnología que permita operar y mantener el stock físico de la comuna en óptimas condiciones.

Permitir que el espacio urbano que recibe a las personas sea lo suficientemente evocador y atractivo para que se identifiquen con él, como comunidad unida a un territorio, un pasado y una memoria, comprometiéndose en la tarea de su cuidado, y donde mejorar la seguridad y vigilancia social sea una tarea compartida. Asimismo, proteger las múltiples obras patrimoniales, artísticas y culturales que se

emplazan en el territorio comunal, aportando con el diseño urbano a su recuperación, valorización y cuidado.

El PLADECO destina algunas de sus páginas a señalar tanto los proyectos de espacio público ejecutados, como aquellos que se pretenden llevar a cabo en los próximos años indicando:

Los proyectos de espacios públicos contemplan diferentes tipos de obras, como las de ornato, pavimentación, mobiliario urbano y todas las modificaciones para lograr espacios accesibles que aseguran la creación de espacios urbanos armónicos.

La valorización de los distintos sectores de la comuna se logra actuando e invirtiendo en el mejoramiento del espacio público. En la comuna ha habido una importantísima inversión privada y pública en edificios, servicios y equipamiento que no sólo ha significado la construcción de gran cantidad de edificios de departamentos, sino que se ha conformado un nuevo e importante centro de comercio, oficinas y servicios. La inversión del municipio en el mejoramiento del espacio público ha sido consecuente y coherente con la gestión inmobiliaria privada.

Estamos convencidos que, si no se invierte en el espacio público, finalmente los barrios se deterioran. El Golf y Apoquindo hoy día generan las plusvalías que tienen gracias a la inversión pública y la privada. Aquí, desde la llegada del Metro, se han hecho plazas, paseos, obras viales, obras de infraestructura de aguas lluvias, obras de cableado subterráneo y de alumbrado público muy importantes. Otro ejemplo es el sector denominado Nueva Las Condes, donde se ha estado desarrollando un importante centro de oficinas lo que ha demandado la generación de un Plan Maestro de Obras Viales que cuenta con financiamiento de los desarrolladores inmobiliarios.

El espacio público, calles y plazas, junto con su mobiliario, caracterizan la ciudad. El Municipio ha desarrollado diversos proyectos de mejoramiento urbano, los que se han venido materializando progresivamente. El mejoramiento de la calidad del espacio público tiene sus mejores expresiones en los Paseos de Apoquindo, El Bosque, e Isidora Goyenechea[...] [...] Otro ejemplo notable es el Paseo Rosario, que conecta la estación del Metro

Manquehue con el Parque Araucano, pasando por el nuevo barrio de oficinas. Un aspecto destacable y que significa un gran esfuerzo y alto costo, es el traslado de tendido aéreo a subterráneo de las redes de energía, para lo cual se deben construir poliductos subterráneos, en que, junto a éstas, se ubican las de telecomunicaciones. Junto al Centro Cívico, se construyó el Paseo La Pastora, con esculturas, que articula en circuito peatonal, que incluye el paso desde Apoquindo a Isidora por dentro del edificio.

En lo que respecta al alumbrado de plazas, áreas verdes y parques, también se han reemplazado parte de los antiguos faroles ornamentales por luminarias LED, consiguiendo mejoras notables tanto en los niveles de iluminación como en la uniformidad de la luz entregada. Se destacan en estos proyectos los parques Araucano, Juan Pablo II, Los Dominicos y Paseo Cerro Colorado. Con lo indicado, el parque total de luminarias en la comuna asciende a 44.569 puntos.

La permanente preocupación por la calidad de nuestro espacio público y su patrimonio verde es muy bien evaluada por la comunidad que ha sido reconocido por nuestros vecinos dentro de la evaluación que ha llevado a esta comuna a obtener durante los últimos años los primeros lugares en el ranking de las comunas respecto a la calidad de vida. Estos mejoramientos han permitido mejorar sustancialmente el uso del espacio público, recuperando espacios y otorgando mayor seguridad a la comunidad.

Una de las grandes obras que se desarrollan en la comuna, es el Parque Cerro Calán, donde es parte de la red de Cerros Isla de la zona urbana de Santiago[...] [...] En junio del año 2021 se abrió al público un sendero de 2 km de largo que recorre toda la circunferencia del cerro a media altura, el cual consolida la huella existente del camino cortafuegos[...] [...] El Parque Padre Hurtado, con una superficie de aproximadamente 55 hectáreas, es uno de los parques más grandes que existe en el área urbana de Santiago[...] [...] El parque se caracteriza por ser un centro de reunión, como también es lugar de actos culturales, deportivos, de convivencia familiar[...] [...] Actualmente se está trabajando en las obras de la zona del triángulo de Vicente Pérez Rosales, definiendo las principales zonas para iniciar la plantación de especies nativas del bosque esclerófilo en el año 2021. Se considera una inversión final de 1.000 millones para este espacio.

Se debe trabajar para los próximos años en un plan de incentivo de reciclaje y promoción de la naturaleza y el entorno para los asistentes a todos los Parques y Espacios Públicos de la comuna.

Se espera para los próximos años, el desarrollo del proyecto Parque Cerro Apoquindo. Actualmente, la Municipalidad prepara los antecedentes para la contratación de la construcción del Parque, ubicado entre las calles Vital Apoquindo, General Blanche, San Vicente Ferrer y Colina del Sur, de acuerdo con el proyecto que se ha desarrollado. Se considera la mantención completa de las áreas verdes del Cerro Apoquindo, la construcción de senderos rústicos, miradores para descanso y para observar la ciudad.

Otro proyecto importante, es el Parque Cerro Colorado, que se ubica en la acera sur de la calle Cerro Colorado, entre las avenidas Alonso de Córdoba por el oriente y Américo Vespucio por el poniente[...] [...] Este parque será complementario a un proyecto de viviendas de integración social, actualmente en etapa estudios previos.

El terreno tiene una superficie total de 32.812 m<sup>2</sup> (3,8 ha), de las cuales 14.300 m<sup>2</sup> (1,4 ha) corresponden al futuro proyecto de viviendas, 5.140 m<sup>2</sup> a un paseo peatonal, y 13.372 m<sup>2</sup> (1,3 ha) al proyecto de parque. El parque formará parte de un corredor verde que vincula el parque Juan Pablo II, el parque Araucano, el parque Américo Vespucio y el Club de Golf Los Leones. Esta red de parques quedará unida mediante un paseo peatonal.

La Municipalidad busca no solo construir nuevos espacios para los vecinos, sino que mejorar los que ya están en funcionamiento, junto con plantear proyectos que generen un impacto para los habitantes de Las Condes.<sup>44</sup>

## B04.- Plan Regulador Comunal de Las Condes

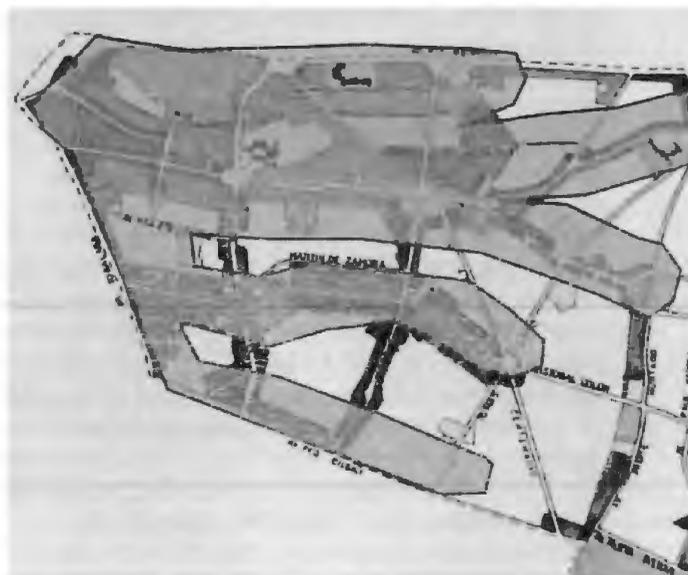
El Plan Regulador Comunal vigente de Las Condes (PRCLC), fue aprobado mediante la Resolución N° 8/95 del Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, con fecha 30 de mayo de 1995 (DO 13/06/1995) y presenta varias modificaciones desde esa fecha, siendo la última de ellas la Modificación N° 10, aprobada en octubre de 2022. Actualmente la Municipalidad se encuentra en un proceso de actualización de su instrumento de planificación territorial (IPT), para adecuarlo al marco legal vigente, modificación para la cual se solicitó la asesoría técnica de la Secretaría Regional Ministerial Metropolitana del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (SEREMI MINVU), de acuerdo con el artículo 2.1.12. del DS (MINVU) N° 47, de 1992, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC).

Sin perjuicio de lo anterior, el PRCLC en su proceso de elaboración en el año 1993, consideró alternativas de estructuración urbana y se elaboraron cuatro escenarios: de carácter tendencial; tendencial optimizado; de densificación en retícula; y de densificación concentrada o focalizada en áreas de alta accesibilidad, las cuales se pueden observar en la Figura N° 8 del acápite de Introducción a este Plan. La alternativa de densificación concentrada o focalizada en áreas de alta accesibilidad, fue la que más se acercó a las respuestas que dio la comunidad en una consulta comunal sobre su visión del desarrollo urbanístico de ésta, señalando mayoritariamente que los nuevos edificios se desarrollaran concentradamente en áreas de edificación en altura ya existentes y alejadas de los barrios residenciales en baja altura. Así también, para los usos de suelo no residenciales, mostró preferencia por su desarrollo en sectores donde ya existían. Se determinó así, la relación de un 30% para edificación en altura y equipamiento, y un 70% protegido en viviendas unifamiliares en baja altura.

Esta alternativa de estructuración permite distribuir en el territorio una oferta capaz de albergar la población esperada en el horizonte para el que se planifica. En nuestro caso, la comuna debe llegar a la meta de densidad promedio mínima de 150 habitantes por hectárea establecida en el PRMS. Por lo mismo, la capacidad de densificación está orientada a dar la capacidad a mantener el promedio.

Figura N° 23

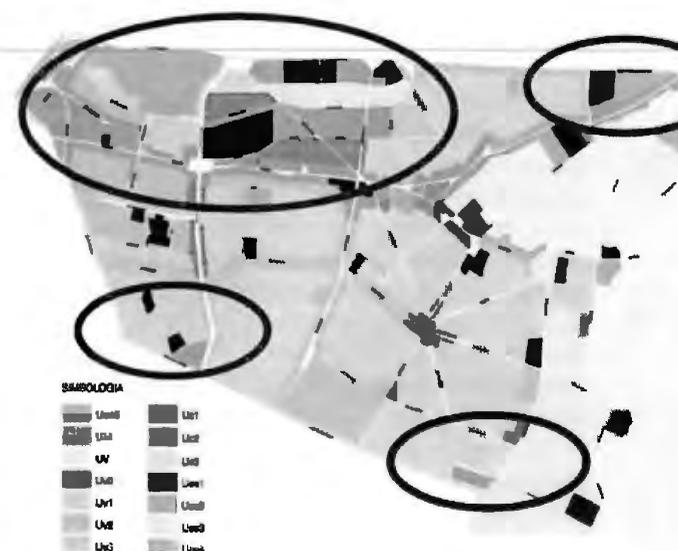
Esquema de Desarrollo en Densificación de Corredores Urbanos y Áreas Intersticiales Protegidas en Baja Altura.



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Departamento de Asesoría Urbana. Alternativa de Estructuración PRC, 1995.

Figura N° 24

Estrategia de Localización de Equipamiento en el PRCLC.





Complementario con la población existente y futura, el instrumento de planificación debe proveer la superficie para radicar el equipamiento; vale decir, comercio, salud, educación, servicios, deporte, seguridad, culto, infraestructura sanitaria, eléctrica y de transporte, que permita sostener las necesidades de provisión de bienes y servicios para la población comunal y la intercomuna oriente. Esta superficie fue inicialmente estimada en unas 100 hectáreas de uso no residencial.

Seleccionada la alternativa de estructuración y las demandas de superficie de las actividades residenciales y no residenciales, se determinó el cuadrante para radicar estas actividades de comercio, oficinas y vivienda en altura, en el área ubicada al norte de Av. Apoquindo y al sur de Av. Kennedy, manteniendo el corredor de la Av. Colón como un eje preferentemente residencial con vivienda en altura y equipamiento de escala vecinal complementario.

La estructura de la comuna vista desde lo alto es como una mano (Figura N° 23) que extiende sus dedos desde el sector de El Golf hacia el oriente, sobre los ejes o corredores en altura que corresponden a las avenidas Kennedy, Apoquindo, Cristóbal Colón y Francisco Bilbao. En el espacio intersticial que queda entre los dedos, se ubican los barrios protegidos en baja altura; algunos de ellos reconocidos por su carácter patrimonial, como Presidente Errázuriz, el cerro San Luis y el barrio Español, entre otros valiosos por su vida barrial, y el aporte de áreas verdes, arbolado y zonas de espaciamento en los corredores de densidad.

El equipamiento comercial localizado en los límites con las comunas contiguas, además de conformar los umbrales de acceso a Las Condes, retienen en el perímetro los viajes de estas comunas contiguas en busca de servicios, de manera de que estos no contribuyan al aumento de los viajes internos para abastecerse de bienes de comercio y servicio en estos centros de escala mayor.

El planteamiento del PRCLC equilibra este crecimiento urbano con una mejora integral asociada a un crecimiento respetuoso de las comunidades y su desarrollo, por lo que la protección de los barrios reviste particular importancia. En este sentido, recoge la protección al equipamiento reconociéndolos como una zona especial de usos de suelo, y en ello, los colegios sobre los que se agrupa una comunidad residencial, que son los

responsables de estructurar y conformar los barrios. También se reconocen los equipamientos deportivos, clubes y estadios, que como se ha señalado constituyen parte de la historia urbana comunal y de su patrimonio verde. En otro orden de ideas, el plan protege las áreas naturales de escurrimiento de aguas como las quebradas; y también sus referentes geográficos, los cerros islas San Luis, Calán, Apoquindo y Los Piques. Asimismo, grava con una faja un espacio natural asociado a la precordillera y contiguo a los parques quebrada, como una zona de amortiguamiento de cierre o límite al crecimiento al oriente de la ciudad y un área verde, equipada y que da acceso a los senderos de los Parques Cordillera, la cual se señala en el plan como Parque Pie Andino. Finalmente, también se establece una protección a Zonas de Conservación Histórica (ZCH), reconociendo a la Avenida Presidente Errázuriz y Gertrudis Echenique, dado el alto valor de su arquitectura y a la presencia de proyectos emblemáticos del origen de la comuna en el sector El Golf. Ello se complementa con un listado de inmuebles de Conservación

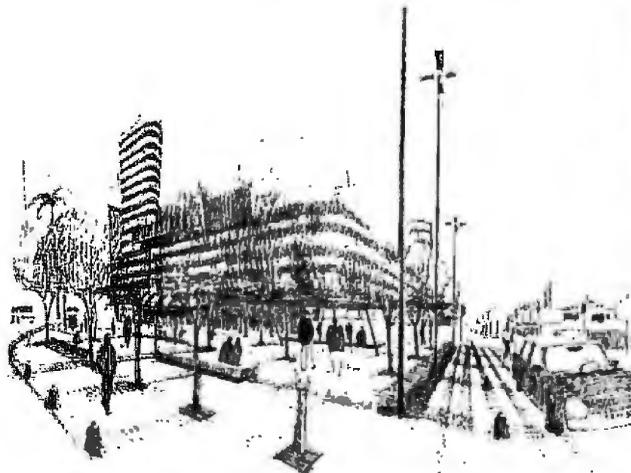
Histórica (ICH) reconocidos por el Plan, a los que se agregan los Monumentos Históricos (MH) y Zonas Típicas (ZT) bajo protección oficial del Consejo de Monumentos Nacionales. Hemos dejado para el final el hecho de que una explicación sobre el plan regulador vigente no es completa, si no mencionamos los mecanismos de participación de la inversión privada en las obras de infraestructura y mejoramiento de espacio público. Los cuales dan factibilidad al proceso de densificación y a los proyectos estratégicos asociados a la normativa urbanística, muchos de los cuales se encuentran construidos o en proceso de desarrollo, y que son los catalizadores del desarrollo del plan y estimulan la propia inversión privada en torno a estos proyectos. Ello como hemos señalado, resulta de interés por cuanto el instrumento de planificación abandona su carácter exclusivamente regulatorio y asocia una serie de proyectos que desde la esfera pública resultan ser la contraprestación que el crecimiento privado entrega a la comunidad, en algunos casos pasando por la inversión municipal.

### Proyectos Estratégicos – Un capital de Ideas

Uno de los méritos importantes del PRCLC vigente es la imagen-objetivo consensuada con su comunidad y los diferentes actores en el desarrollo urbanístico, pues ello permitió incorporar un número importante de proyectos estratégicos, cuya materialización solo era factible con el concurso del sector privado.

Figura N° 25  
Proyectos Estratégicos Asociados al PRCLC

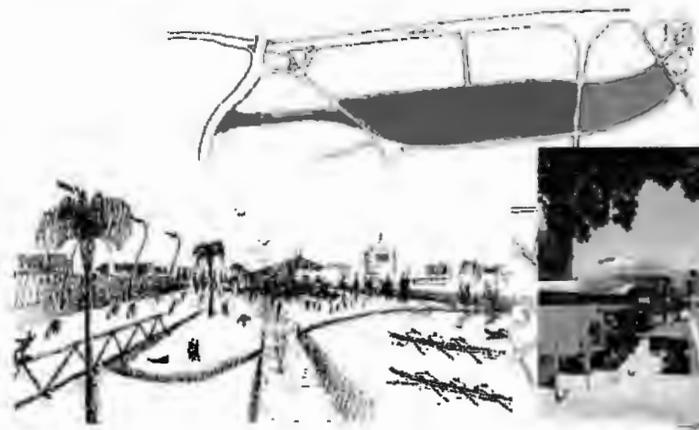
#### **Atrio de la Cultura – Teatro Municipal**



#### **Renovación del Eje Principal de la Comuna Plaza de las Artes**



Parque Las Condes: Centro de Eventos y Deportes



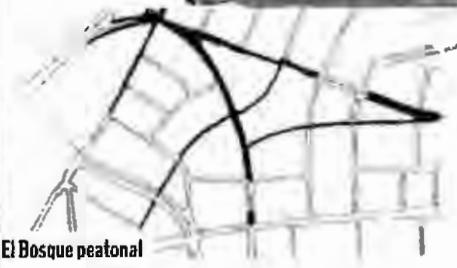
Cota 1000 Paseo Pie Andino  
Parque Institucional Andino



Universidades, Colegios, un espacio para la Educación y la Cultura



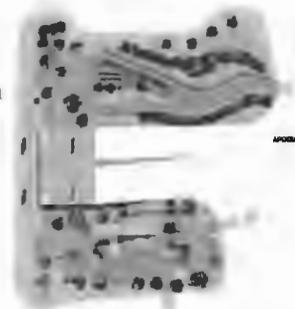
Paseo de la Empresa



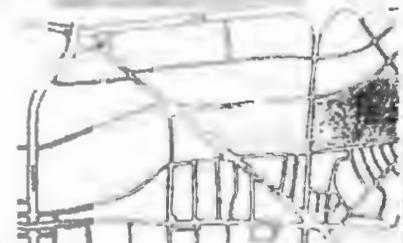
Luis: Las Condes



El Bosque peatonal



Cruzada Villa San Luis: Las Condes Tercer Milenio



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Departamento de Asesoría Urbana.

La inclusión de los proyectos estratégicos asociados al PRCLC vigente, no es un mero repaso histórico de la génesis del instrumento de planificación territorial, sino muy por el contrario, busca enfrentarnos a una revisión de la imagen objetivo comunal, pensando en los próximos 30 años. Esto en consideración a que el PIIMEP debe comenzar a esbozar aquellos proyectos estratégicos que, a modo de puntos focales, catalizan el desarrollo de su entorno próximo, imprimiéndole un sello o carácter a determinados lugares que la comunidad identificará como propios, al incluirlos en la experimentación diaria de sus recorridos por los espacios públicos de la comuna.

En La Figura N° 25, se observan algunas de las ideas que se elaboraron en su oportunidad, muchas de ellas hecha realidad y otras con etapas de desarrollo pendientes. Estos elementos singulares: "Teatro Municipal", "Estación Metro Escuela Militar", "Parque Araucano", "Nueva Las Condes", "Área Cívica Barrio El Golf", "Zona Universitaria Pie Andino", materializados mediante gestión municipal y con el aporte de los desarrolladores privados, conforman áreas de crecimiento en densificación que rellenan el tejido urbano. En ellas destacan estos puntos singulares asociados a las actividades de la educación, cultura, conocimiento, deporte y recreación, equilibrando el crecimiento y apostando por un desarrollo integral de la comunidad que habita la comuna.

En las imágenes que se ofrecen es imposible soslayar la intención de los proyectos por generar una intervención sobre el medio ambiente urbano, caracterizando lugares con un alto significado y una ambientación ligada al desarrollo confortable, y con un espacio público de calidad para acoger las actividades de la comunidad. Se cree con esto que la actual propuesta de proyectos estratégicos debe conservar este sentido integral de desarrollo de la comunidad, entendida en un sentido amplio e

inclusivo; incluyendo áreas temáticas que se han fortalecido y se presentan hoy como desafíos, como son la integración y cuidado del medio ambiente natural, la falta de recursos hídricos y el cambio climático que nos afecta, la conservación y uso racional de los recursos, la reutilización de los desechos, los nuevos estándares y exigencias de espacios urbanos para mejorar en calidad de vida, una tercera edad integrada, los nuevos modos de la movilidad, entre ellos la electromovilidad, la inteligencia aplicada y la información disponible en la ciudad, el patrimonio cultural, urbano y arquitectónico y vegetal, entre otros.

Visto lo anterior, consideramos que el presente Plan debe alinearse con la alternativa de estructuración acordada con la comunidad y contenida en el PRCLC. No solo como una forma de dar continuidad a la acción de planificación y ordenamiento territorial que mantiene la comuna desde ya varios años, sino porque pensamos que la alternativa de estructuración sigue vigente, es equilibrada y ofrece opciones interesantes de explorar, con relación a la respuesta a este desarrollo integral que la comunidad espera que le ofrezca su territorio. Para ello, a diferencia de los proyectos estratégicos de la versión original que se asocian a edificaciones y organización de usos, el énfasis actual debe estar en implementar una mejora consistente de la integración comunal con su contrafuerte cordillerano, sus quebradas naturales y sus cerros isla; el aumento sistemático de su masa vegetal, espacios verdes y vías arboladas; la integración de las movilidades para la reducción de viajes; la recuperación de su espacio público deteriorado con inclusión, sobre todo destinada a mejorar la seguridad y habitabilidad del espacio urbano en las comunidades con menores recursos; y el fortalecimiento del patrimonio arquitectónico y urbano de la comuna, en conjunto a sus rutas turísticas.



## C.- CARTERA DE PROYECTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS EN MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

55

En este apartado se incorporan los proyectos de inversión de carácter público y privado, que se encuentran en estudio, diseño o ejecución, relacionados con la infraestructura de movilidad y espacio público de Las Condes.

El criterio de selección para los casos incluidos en este acápite responde a su pertinencia respecto a los lineamientos operacionales de las intervenciones propuestas en el PIIMEP.

### C01.- Proyectos de Interés Público

Respecto a este ítem, se consideraron iniciativas estatales e iniciativas municipales vigentes. Los proyectos del Banco Integrado de Proyectos (BIP), administrado por Ministerio de Desarrollo Social y Familia, no se incluyeron debido a que no se han presentado recientemente proyectos emplazados en el territorio municipal.

#### C01.1 - Iniciativas de Nivel Intercomunal

##### Metro Línea 7:

Ampliación de la cobertura del Metro de Santiago. La Línea 7 tendrá una extensión de 26 kilómetros y unirá la comuna de Renca por el norponiente con las de Vitacura / Las Condes por el nororiente de la capital.

Comunas beneficiadas: Renca, Cerro Navia, Quinta Normal, Santiago, Providencia, Las Condes, Vitacura.

Número de estaciones: 19

Presupuesto: 2.528 MMUS\$

Año inauguración: 2026

Estaciones en Las Condes: Isidora Goyenechea, Américo Vespucio, Parque Araucano, Estoril (terminal).

Es importante para el PIIMEP el estudio del recorrido, estaciones, piques e intervenciones que significará la construcción de la Línea 7 para Las Condes. Sobre todo, debido a la oportunidad de proyecto que hay en el proceso



de consolidación del espacio público asociado a las futuras nuevas estaciones de metro que estarán en la comuna. Se pone especial interés en la inserción urbana de las intervenciones y en cómo estas se integrarán a la imagen urbana local, los nuevos impactos de movilidad que generarán y las mitigaciones propuestas para las áreas próximas a las nuevas estaciones.

Sin perjuicio de las imágenes, que fueron proporcionadas por la empresa Metro de Santiago en el proceso original de elaboración de este Plan, dado que la empresa modificó, post estallido social, los principios de diseño de las estaciones y sus relaciones con el espacio público, a partir del año 2023, se estructuró una Mesa de Trabajo entre ésta y el Municipio, con el propósito de revisar los proyectos de las estaciones en su inserción en el territorio comunal y, especialmente, las características que revisten éstas en cuanto al diseño urbano en el espacio público, pues no se puede olvidar que -al menos- tres de ellas se insertan en nodos importantes y vitales de la comuna, con alta afluencia de personas, tal es el caso de las estaciones Isidora Goyenechea, Parque Araucano y Estoril.



#### Américo Vespucio Oriente – AVO:

El Proyecto se encuentra actualmente finalizado y entregado a uso. Su diseño inicial fue propuesto por la Consultora URBE y adecuado junto con el desarrollo de ingeniería para las obras de construcción por la Sociedad Concesionaria Vespucio Oriente. Es una concesión vial urbana para el tramo de Avenida El Salto - Príncipe de Gales.

Su longitud es de aproximadamente 9 kilómetros. Consideró la construcción en trinchera de 2 calzadas expresas superpuestas de 3 pistas por sentido en casi toda su extensión, y en superficie previó nuevas obras de urbanismo y paisajismo para el Parque Vespucio (Figura N° 27, 28 y 29). El perfil que desarrolla en la superficie considera además de la reposición del parque central

que incorpora una ciclovia, una calzada para el transporte público y dos pistas para vehículos, además de ambas aceras.

El proyecto resuelve exclusivamente el eje central de Américo Vespucio. Con esto, deja sus bordes, igualmente alterados por las obras de ingeniería que la habilitan para ser una autopista de alta velocidad, sin intervenir. Es por esto por lo que resulta significativo para el PIIMEP considerar las obras de espacio público necesarias para mitigar los impactos de la autopista, con el fin de que la avenida reciba un tratamiento integral de su espacio urbano, no presente un deterioro urbano inicial producto de la intervención parcial y se incorpore de mejor forma al tejido urbano existente, mejorando las áreas inmediatas a los accesos y salidas.

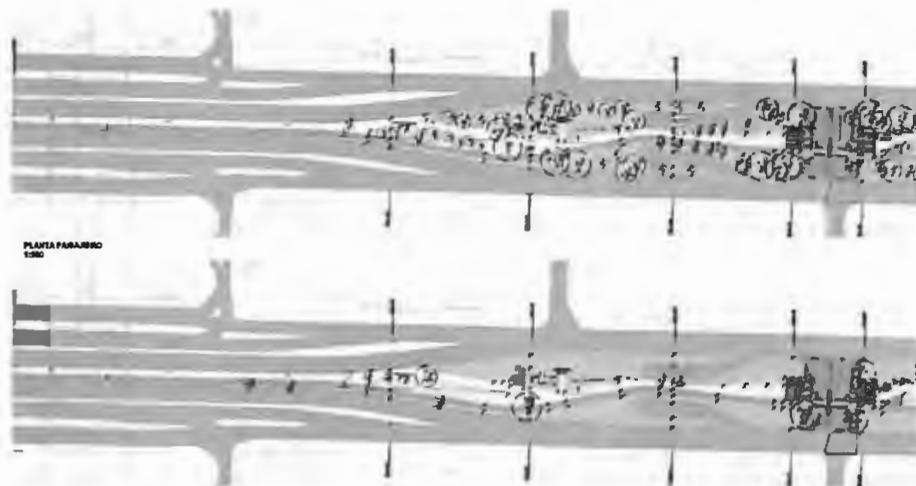


Figura N° 27  
AVO, Proyecto de Paisajismo y Espacio  
Público - Tramo Apoquindo / Renato Sánchez

Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Concesiones.  
En: [https://concesiones.mop.gob.cl/proyectos/Documents/Americo%20V espacio%20Oriente/2021/AVO%20I/Paisajismo/Las\\_Condes/Subtramo\\_S 2-10\\_Apoquindo-Renato\\_Sanchez-V0.pdf](https://concesiones.mop.gob.cl/proyectos/Documents/Americo%20V espacio%20Oriente/2021/AVO%20I/Paisajismo/Las_Condes/Subtramo_S 2-10_Apoquindo-Renato_Sanchez-V0.pdf).

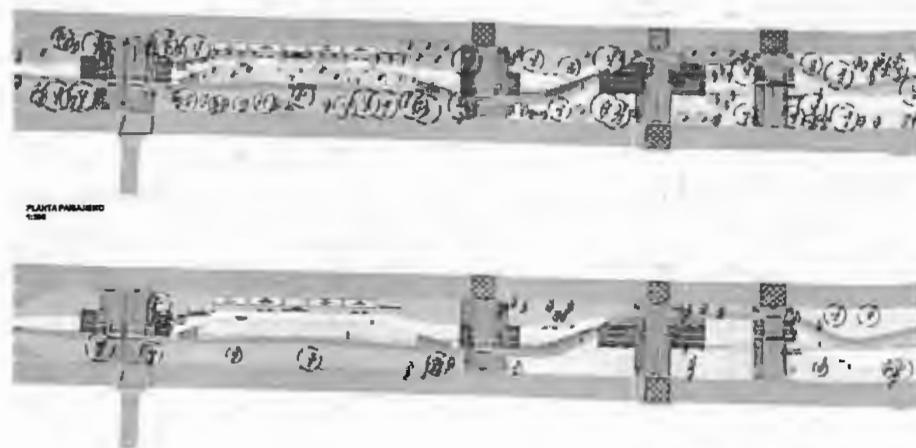


Figura N° 28  
AVO, Proyecto de Paisajismo y Espacio Público - Tramo Renato  
Sánchez / Albacete

Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Concesiones.  
En: [https://concesiones.mop.gob.cl/proyectos/Documents/Americo%20V espacio%20Oriente/2021/AVO%20I/Paisajismo/Las\\_Condes/Subtramo\\_S 2-11\\_Renato\\_Sanchez-Albacete-V0.pdf](https://concesiones.mop.gob.cl/proyectos/Documents/Americo%20V espacio%20Oriente/2021/AVO%20I/Paisajismo/Las_Condes/Subtramo_S 2-11_Renato_Sanchez-Albacete-V0.pdf).

Figura N° 29  
AVO, Proyecto de Paisajismo y Espacio Público – Propuesta de  
Zonas con Juegos Infantiles en los Tramos de la Comuna de Las  
Condes

Fuente: Servicio de Evaluación Ambiental. En: <https://informa.sea.gob.cl/DocumentosSEA/MostrarDocumento?docId=60/6b/63d4a9a2e1c07ce6568a6b65471bca0d631>.



### Estación Intermodal Escuela Militar:

Este proyecto ya tiene larga data, pues se esperaba que comenzara a operar en el año 2022, sin perjuicio de ello se ha avanzado en el anteproyecto y en el estudio del modelo de negocios, encargado a la Sociedad Concesionaria Vespucio Oriente (AVO I), quien lo entregara a las autoridades pertinentes a los inicios del funcionamiento de la autopista urbana. El actual Ministro de Transporte está interesado en que el proyecto avance, para lo cual ha sostenido reuniones con el Ministerio de Obras Públicas y la Empresa Metro de Santiago, para ver las posibilidades de financiamiento.

óptimamente los flujos vehiculares y de pasajeros existentes en la Estación de Metro Escuela Militar, dentro de nuevos espacios multiuso.

El proyecto de la Estación Intermodal Escuela Militar es relevante para el PIIMEP, ya que es una operación urbana que podría replicarse en otros puntos saturados donde conviven distintos modos de transporte en la comuna, asociado principalmente a la existencia de estaciones de Metro, como son las de Manquehue y Los Dominicos. Estos nodos presentan oportunidades de desarrollo local y redefinición del espacio público, por medio de nuevas infraestructuras que propicien mejores condiciones de

Figura N° 30  
Estación Intermodal Escuela Militar: Imagen Referencial de Acceso a Andenes



Fuente: CJ Consultora. En: <https://www.cjconsultora.cl/scavo-y-wsp-seleccionan-a-cj-consultora-para-el-desarrollo-del-estudio-de-modelo-de-negocio-de-la-futura-estacion-intermodal-escuela-militar/>.

La estación intermodal se emplaza en la intersección de Av. Américo Vespucio y Av. Apoquindo, uno de los puntos con mayor demanda de transbordos de Santiago. El área de influencia es: al norte de Av. Presidente Riesco, al sur de Av. Presidente Errázuriz, al poniente calle Málaga y al oriente calle Cruz del Sur.

El proyecto incluye la intervención del subsuelo, que actualmente corresponde a un estacionamiento de vehículos particulares, para proyectar una estación intermodal que mejore las condiciones de movilidad y conexión entre los distintos modos de transporte que convergen en este nodo. Así, el objetivo es reorganizar

Figura N° 31  
Estación Intermodal Escuela Militar: Imagen Referencial de Circulaciones Verticales



Fuente: CJ Consultora. En: <https://www.cjconsultora.cl/scavo-y-wsp-seleccionan-a-cj-consultora-para-el-desarrollo-del-estudio-de-modelo-de-negocio-de-la-futura-estacion-intermodal-escuela-militar/>.

movilidad y faciliten el transbordo de pasajeros, además que por sus características de atracción se comienzan a consolidar como nuevos subcentros comunales.

### Teleférico Bicentenario:

La Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, en su dirección electrónica <https://concesiones.mop.gob.cl/proyectos/Paginas/detalleHidricas.aspx?item=152>, describe este proyecto con las siguientes palabras:

Este proyecto considera la construcción de un Transporte Público, un teleférico, con una línea de 3,2 km que comienza sobre el Canal San Carlos, entre las Avenidas Nueva Tobalaba y Nueva Tajarar, ubicado aproximadamente a 250 metros de la estación de Metro Tobalaba, en la comuna de Providencia. Luego avanza hacia el Parque Metropolitano para conectar a continuación con Ciudad Empresarial, en la comuna de Huechuraba.

La infraestructura constará de cabinas para 10 personas, montadas sobre cables que tendrán una frecuencia cada 12 segundos y con una estimación de 3.000 pasajeros/hora por sentido.

El proyecto se sustenta en la necesidad de complementar el transporte de personas no contaminante en un sector complejo de vialidad y tránsito peatonal.

La concesión a "Sociedad Concesionaria Teleférico Bicentenario S.A. se materializó mediante DS (MOP) N° 27, de fecha 1 de marzo de 2018 (DO 19/05/2018), la cual a esta fecha se encuentra elaborando el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID), como parte de la Etapa de Construcción e Implementación de la Obra. En la Figura N° 32 se puede observar el trazado del teleférico que une las comunas de Las Condes con la comuna de Huechuraba. El emplazamiento de la Estación Canal San Carlos (nombre que se le ha dado actualmente), impacta fuertemente el espacio público, puesto que se trata de una zona entre

Figura N° 32  
Localización y Trazado de Teleférico Bicentenario



Fuente: Sociedad Concesionaria Teleférico Bicentenario S.A., dirección electrónica. En: <https://www.teleferobicentenario.cl/>.

Figura N° 33  
Estación Canal San Carlos (ex Nueva Tobalaba) de Teleférico Bicentenario



Fuente: Ministerio de Obras Públicas. En: <https://www.tercera.cl/servicios/otitica/en-que-comunas-estaran-las-estaciones-del-teleférico-bicentenario/NAZRT2Y6S7D6LPYD5Z4XM40BQA/#>.

Figura N° 34  
Estación Canal San Carlos (ex Nueva Tobalaba) de Teleférico Bicentenario



Fuente: Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Concesiones. Captura de pantalla de video, en: <https://concesiones.mop.gob.cl/proyectos/Paginas/detalleHidricas.aspx?item=152>.

líneas oficiales de edificación, bastante estrecha para el flujo actual y futuro de peatones y vehículos motorizados, lo que obligará a este Municipio a efectuar un conjunto de acciones para mejorar la situación post proyecto.

Si bien el proyecto, busca mejorar la conectividad y el tiempo de viaje entre la comuna de Las Condes y Providencia con la comuna de Huechuraba, la concesión no se preocupará de mejorar las condiciones del espacio público impactado por éste, razón por la

cual la zona representa un desafío para el diseño urbano, dada la alta complejidad que adquiere el nodo y su relación con todo el eje del Canal San Carlos desde Av. Apoquindo hasta Av. Andrés Bello y la tuición jurisdiccional, puesto que se emplaza en el límite con la comuna de Providencia.

En orden a lo anterior, este espacio debe tratarse en forma conjunta con las medidas de mitigación números 9 y 10 del Mall Costanera Center.

## CO1.2 - Iniciativas de Nivel Comunal

### **Parque Los Dominicos:**

El mejoramiento del Parque Los Dominicos fue realizado el año 2021. Incluyó en sus casi ocho hectáreas obras civiles de habilitación y para la inclusividad, así como obras de paisajismo que recuperan sus áreas verdes, además de obras complementarias para su mantención. Se realizó bajo la asesoría del arquitecto y paisajista Juan Grimm junto a Hans Muhr.

El proyecto consolida una zona urbana relevante de la comuna, donde confluyen una valiosa mixtura de usos y diferentes modos de transporte, lo que lo convierte en un nodo propicio de intercambio modal.

Por otro lado, requiere futuras fases de mantenimiento relacionadas con su carácter patrimonial, las que hacen necesario incluirlo en este análisis. Esto debido a que, por su protección, los lineamientos del proyecto actual presentado y autorizado por el Consejo de Monumentos Nacionales deben complementarse de forma obligatoria con un documento técnico que contenga los lineamientos y/o normas de intervención futuras, con el fin de proteger al conjunto y de preservar el carácter e identidad de la Zona Típica Los Dominicos.

### **Parque Cerro Apoquindo:**

Corresponde a un proyecto que se encuentra en evaluación a nivel de perfil y considera la consolidación del cerro isla Apoquindo, ubicado entre las calles Vital Apoquindo, General Blanche, San Vicente Ferrer y Colina del Sur, como un parque natural comunal. Incluye obras



Figura N° 35

Máster Plan Parque Los Dominicos

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

civiles de habilitación para la inclusividad, así como obras de reforestación, paisajismo y complementarias para su mantención. Su ejecución se encuentra pensada en construcción por etapas, con el propósito de racionalizar los recursos financieros, de forma de reducir los costos del

proyecto. La intervención total involucra 27 hectáreas, con un costo aproximado de 98 mil unidades de fomento y en un plazo de un año.

**Parque Observatorio Cerro Calán** ([www.parquecerrocalan.cl](http://www.parquecerrocalan.cl)): Entre los meses de octubre de 2020 y enero de 2021 se llevó a efecto el Concurso Público de Ideas de Diseño, Desarrollo de Planes Maestros y Diseño del Proyecto del Parque Observatorio Cerro Calán, iniciativa de la Municipalidad de Las Condes, en colaboración con la Universidad de Chile (por medio de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas) y la Fundación Cerros Isla.

Figura N° 36  
Máster Plan Parque Cerro Apoquindo



Fuente: CSM Design. En: <https://www.csmdesign.com/cerroapouquindo>.

El objetivo principal del proyecto es *convertir al cerro Calán en un parque natural urbano donde primen los ecosistemas silvestres, se respeten sus ciclos y se ponga en valor los procesos ecológicos que son beneficiosos para la población*. Además, se busca la comprensión del Cerro Calán como *parte de un sistema de cerros y elementos naturales que tienen el potencial de generar una matriz ecológica de parques integrados para la Región Metropolitana*.

El primer lugar del Concurso Público lo obtuvo el equipo profesional liderado por Paulina Livingstone y Javiera Jadue e integrado por: Gonzalo Cortés, Bianca Morelli, Gianluca Baghetti, Lysette Mersey, Guillermo Blanc y la oficina SUMO a cargo de la museografía. Este proyecto pone en valor el entorno natural del Cerro Calán, potenciando su condición de mirador e incorporando nuevas actividades y formas de observación de la naturaleza, bajo una operación a modo de acupuntura; con intervenciones específicas a partir de las preexistencias, consolidando senderos, regenerando los suelos y construyendo miradores e instrumentos. Todo lo anterior con el propósito de construir las fundaciones de un *"Parque Natural de la Observación"*.

El proyecto considera la consolidación del Cerro Calán, conocido por el Observatorio Astronómico Nacional ubicado en su cima, como un parque natural urbano para la ciudad. Incluye obras civiles de habilitación y para la inclusividad, así como obras de paisajismo y complementarias para su mantenimiento. Considera uso recreacional, deportivo y educativo con un enfoque en la astronomía y el cuidado del medio ambiente. En consecuencia, se trata de la recuperación de aproximadamente 45 hectáreas de las 57 que posee el Cerro Calán, en un plazo de 2 años para el desarrollo de las obras, estimándose la inversión en UF 226.480.

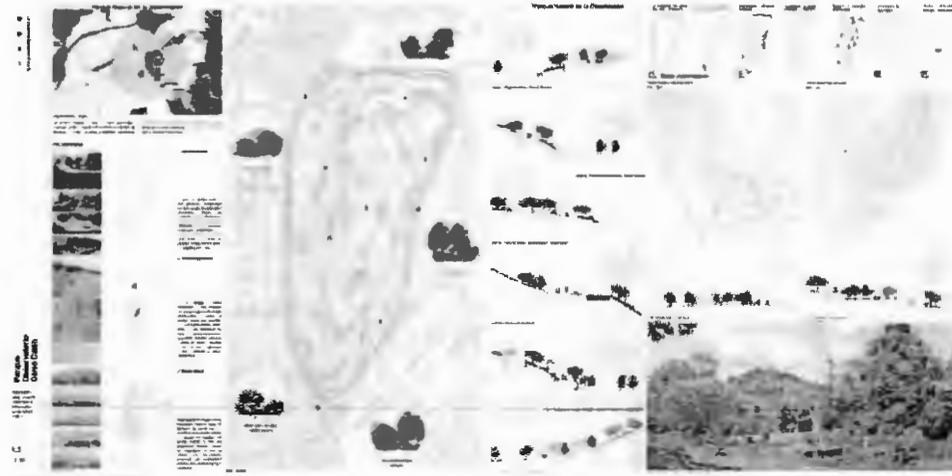


Figura N° 37  
Presentación del Primer Lugar en Concurso  
Público

Fuente: Parque Observatorio Cerro Calán. En: <https://www.parquecerrocalan.cl/el-cerro-calán/concurso/resultados/>



Figura N° 38  
Render's del Proyecto Ganador del Concurso Público



Fuente: Parque Observatorio Cerro Calán. En: <https://www.parquecerrocalan.cl/el-cerro-calán/concurso/resultados/>

Estas tres iniciativas municipales significan la rehabilitación de grandes paños de áreas verdes comunales, con el propósito de mejorar los indicadores de metros cuadrados de áreas verdes por habitante, acceso a áreas verdes públicas, aumento de la masa arbórea, contribuir a la disminución de la temperatura, entre otros. En este sentido, es de interés para el desarrollo del PIIMEP reforzar su consolidación, debido a la relevancia, y al mismo tiempo, pensar en operaciones que permitan integrarlas dentro de un mismo sistema, conectándolas junto a otras áreas verdes comunales a través de rutas verdes, que les den continuidad visual y física.

### C01.3 - Proyectos en Fase de Estudios

Corresponde a los proyectos que se encuentran actualmente en etapa de estudio, diseño o ejecución dentro de la agenda de la Dirección de Tránsito y Transporte Público y de la Dirección de Asesoría Urbana de la Municipalidad de Las Condes. Es relevante incluir estos proyectos en el diagnóstico realizado para el PIIMEP, debido a la posibilidad de evaluar la factibilidad de acoplarlos a las iniciativas y operaciones postuladas en él.

Los tipos de operaciones proyectadas por la Dirección de Tránsito y Transporte Público corresponden principalmente a la generación de pistas de viraje y mejoramiento por medio de semaforización o ensanche de algunos cruces de vehículos o peatonales que se consideran conflictivos dentro de la comuna. Asimismo, el mejoramiento del tratamiento de espacio público en ciertas aceras para la inclusión de la normativa de accesibilidad

universal, la generación de conexiones entre calles que actualmente presentan alguna discontinuidad debido a distintas infraestructuras que las atraviesan, así como también el mejoramiento de accesos a estacionamientos asociados a calles o avenidas que cuentan con vías exclusivas de transporte público. También proponen el ensanchamiento de algunas calzadas con sobrecarga de vehículos y que generan un tráfico mayor del esperado en ciertos tramos, pudiendo aumentar así las pistas disponibles para poder adecuarse de mejor manera a la carga vial que reciben. Y una solución de aguas lluvia para algunos puntos viales de la comuna.

Otras operaciones tienen que ver con la creación de elementos que faciliten la conectividad y funcionamiento de las vías tanto para ciclistas como peatones, como lo son ciclovías y pasarelas.

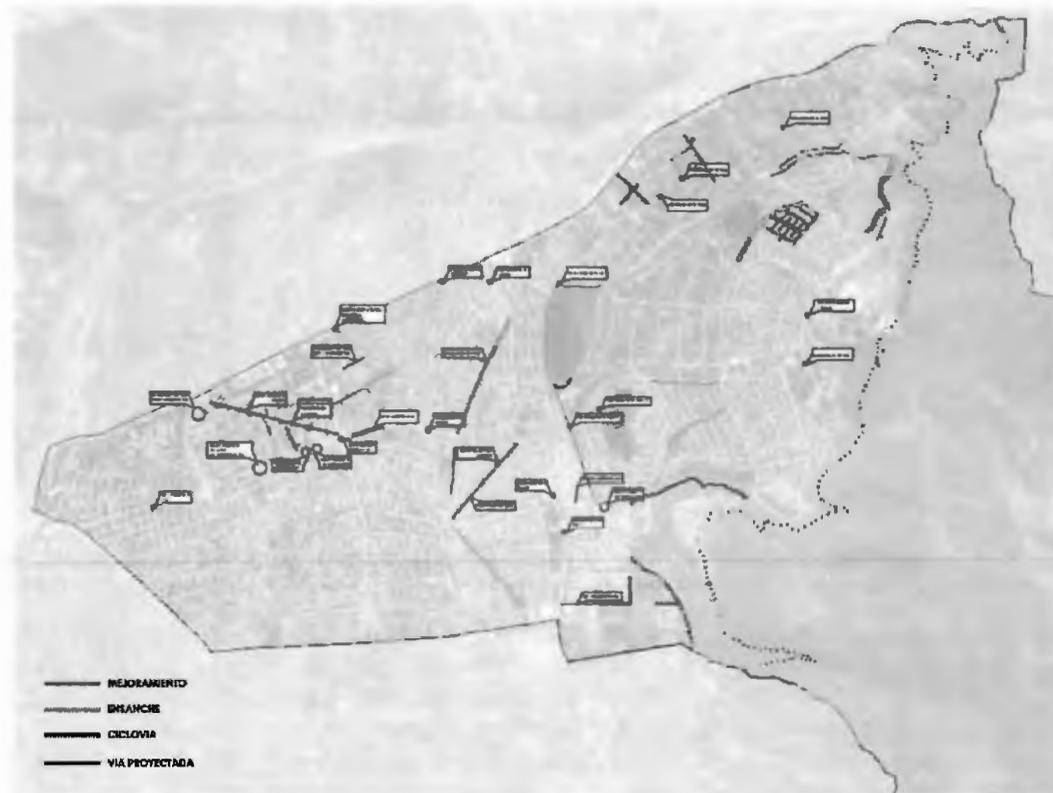


Figura N° 39  
Proyectos Dirección de Tránsito y Transporte Público

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Dirección de Tránsito y Transporte Público.

### Estudio de Prediseño de la Avenida Pie Andino en la Cota 1.000 m.s.n.m.:

Este estudio relevante, impulsado por la Dirección de Asesoría Urbana, es el "Prediseño Geométrico Av. Pie Andino", elaborado por la Empresa Urbano Proyectos. Este prediseño de trazado para la Av. Pie Andino se desarrolla sobre un levantamiento topográfico realizado para una faja de 8,5 km por 0,3 km de ancho. La plataforma pública de la avenida y su parque asociado, se encuentra afecta a utilidad pública.

Se trata de un proyecto de conectividad en la zona alta de la comuna, entre la calle Valenzuela Puelma y Camino a

Farellones, con un recorrido aproximado de 11,7 km. El Parque Pie Andino asociado resulta un área verde atractiva y de gran valor en el desarrollo urbanístico futuro de la comuna, ya que actuará como una zona de amortiguación entre el área de preservación del medio ambiente natural y el área urbana consolidada. Este espacio de parque natural cerrará la expansión de la urbanización en piedemonte y actuará para recibir a la población, consolidando una reserva verde donde hoy existe el área definida en el Plan Regulador Metropolitano como "Bosque Pie Andino", con los espacios adecuados para las actividades recreativas y deportivas en los Parques Cordillera y en el piedemonte.

Figura N° 40

Trazado Parque Pie Andino y Camino Pie Andino en el Plan Regulador Comunal y Trazado Alternativo



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

## C02. - Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025

Desarrollado por la Subsecretaría Metropolitana de Transporte el año 2013, establece los lineamientos generales para orientar las futuras decisiones de inversión en infraestructura metropolitana vial, que respondan a las proyecciones del crecimiento del parque vehicular y desarrollo urbano hacia el 2025. Para efecto de este Plan,

se incorporaron los proyectos de infraestructura de movilidad emplazados en el territorio comunal, para modos de transporte motorizados y no motorizados de carácter público y privado.

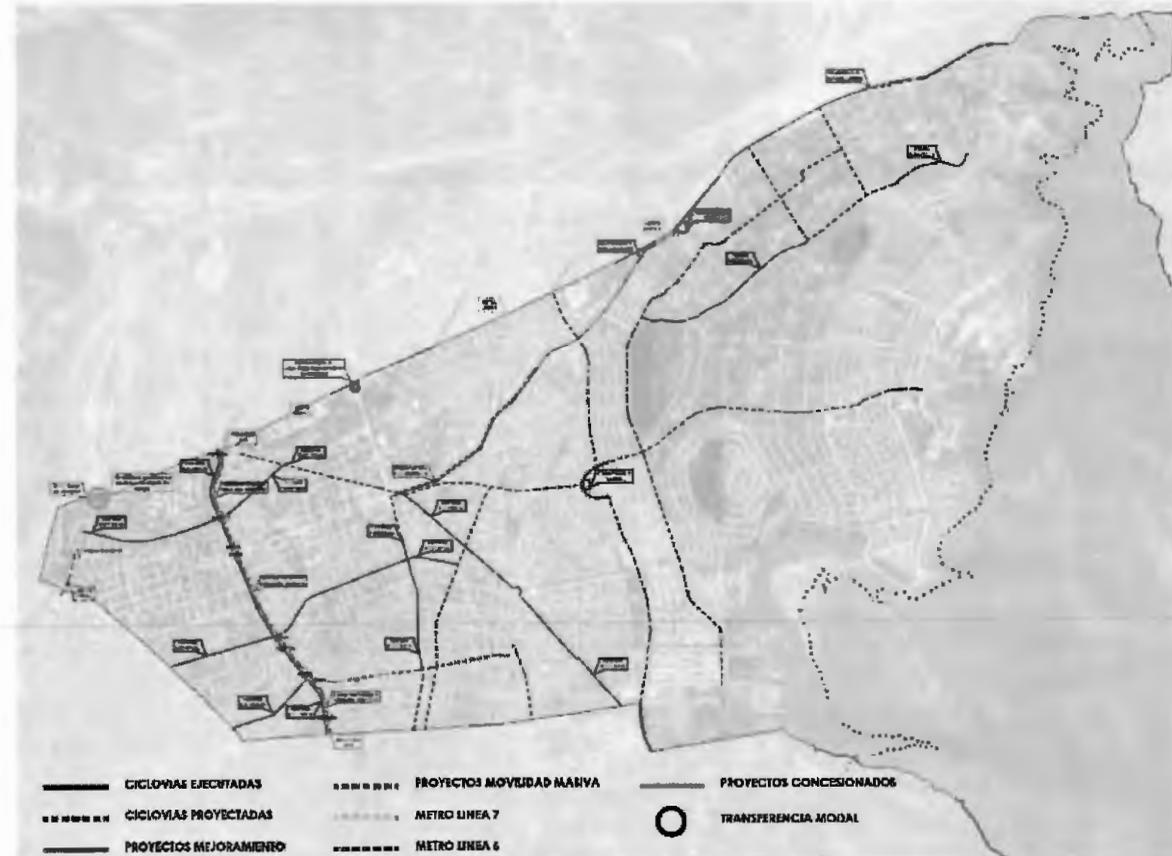
En el documento se incluye el proyecto de Av. Américo Vesputio expresa y subterránea (AVO) [en funcionamiento], y

el desarrollo de un corredor para Av. Las Condes que considere mejoramiento de la infraestructura de transporte público. También se incorporan nuevas ciclovías internas y de continuidad de conexión con otras comunas. Asimismo, se grafican las nuevas estaciones de las Líneas 6 y 7 del metro que se emplazarían en el territorio comunal, junto a dos nodos de transferencia modal en Los Dominicos y Estoril. Por otro lado, se propone un túnel bajo Av. Kennedy, entre Américo Vespucio y la Rotonda Pérez Zujovic, nuevos puentes caleteras para el mejoramiento del nudo Manquehue – Av. Kennedy, y un mejoramiento del enlace Lo Saldes y la Rotonda Pérez Zujovic.

El documento señala una falta de financiamiento para implementar el Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025, con un déficit cercano al 25% del presupuesto, indicando la introducción de un esquema de tarificación

por congestión como una de las formas de reducir el déficit de financiamiento. Dentro del primer esquema de tarificación por congestión que ilustra el documento, se incluye un porcentaje no menor del territorio comunal afecto a este modelo (MTT, 2014, p. 201). El área de tarificación está delimitada por el norte en la Av. Kennedy; Av. Manquehue, al oriente; Av. Cristóbal Colón, por el sur; y, por el poniente, Av. Pedro de Valdivia. Este modelo de tarificación vial por congestión afecta sectores significativos de nuestra comuna, tales como, su sector cívico, el barrio El Golf y el sector financiero y de oficinas de Nueva Las Condes.

Figura N° 41  
Proyectos Plan Maestro de  
Transporte de Santiago 2025



Fuente: Elaboración propia, en base al Plan Maestro de Transporte Santiago 2025.





Previo a la exposición de los antecedentes y variables urbanas diagnosticadas, con el propósito de una mejor comprensión de este Plan, a continuación, se señalan los principales lineamientos con los cuales se busca compatibilizar la actual imagen objetivo del PRC – LC y su proyección futura, ámbito en el cual se ha de enmarcar el conjunto de proyectos de inversión pública (y privada), que posibilitarán la consecución de ésta. No es posible dejar de mencionar que la pandemia de COVID 19, producto de los confinamientos a escala planetaria, generó impactos importantes en las formas de vivir en las ciudades. En ninguna ciudad se desea volver a vivir como fue necesario por la crisis sanitaria y, por tanto, todas las ciudades se están revisando con la finalidad de alcanzar una calidad de vida duradera, haciendo propios los desafíos que representa el cambio climático que afecta todos los ámbitos del quehacer humano, en esta línea se ha acuñado la frase que dice: *el futuro será sostenible o no lo será*, dejando en evidencia que se precisan cambios radicales en la forma de planificar las ciudades y de vivir en ellas.

La ciudad decimonónica, producto de la Revolución Industrial, que aún perdura con todas las crisis del modelo fordista, alta en congestión, contaminación, extensión, segregación, pobreza, falta de expectativas, entre otros aspectos, atenta diariamente contra sus habitantes. Esta ciudad debe dar paso a otra ciudad. Una que sea capaz de dar respuesta tanto a las necesidades materiales como inmateriales de sus ciudadanos, un desafío nada fácil, en especial, por una época marcada por el creciente individualismo, producto del avance tecnológico y de la internet, y en particular, de las tecnologías de la información, coaptadas por las llamadas redes sociales, provocando una disminución en los contactos primarios, agudizado por el aumento de las actividades laborales en forma remota (teletrabajo), que adicionalmente provoca alzas en las enfermedades mentales; y, el aumento sostenido de la migración, ya no solo de la tradicional campo – ciudad, sino transfronteriza y transcontinental.

Con referencia a los problemas que las ciudades han de enfrentar se han acuñado diferentes apellidos para ella y, hoy en día, es posible leer y escuchar de la ciudad sostenible, ciudad resiliente, ciudad saludable, ciudad inteligente, ciudad inclusiva, y de muchas otras. Sin embargo, se trata de la misma ciudad física que hemos conocido de siempre, sólo que quien escribe o habla sobre alguna de ellas, pone su

acento en el aspecto central que cree resolverá la actual complejidad urbana. No hay que olvidar que la mayoría de las ciudades o asentamientos humanos actuales tienen una larga historia de ocupación territorial, no se trata de nuevos suelos para urbanizar y, por tanto, su estructura física es un patrón que existe, en algunos casos de varios milenios y, en otros, por lo menos algunas centurias.<sup>45</sup>

La tendencia mundial, por el atractivo que ésta presenta, ha concentrado más y más a la población en ciudades. Sin embargo, la búsqueda de mejores expectativas de empleos, bienes y servicios ha comenzado a desvanecerse desde hace algún tiempo, puesto que el crecimiento económico no es infinito y se hace imposible dar respuesta a todas las demandas de miles de millones de personas. Sin perjuicio de ello, las ciudades se han constituido en los grandes centros económicos de acumulación de capital, donde las ciudades primadas llevan la delantera respecto de otras de nivel intermedio o pequeñas, tal es el caso de la ciudad de Santiago, que concentra sobre el 45% del producto interno bruto del país. Esta concentración de capital también genera efectos adversos, en especial, por la desigualdad en el nivel de ingreso, produciendo una importante segregación territorial y alta demanda sobre algunas sectores o comunas.

Lo anterior, obliga a evaluar la calidad del medio ambiente urbano construido que acoge a la población y a ofrecer una distribución espacial equitativa de cobertura y calidad de los bienes y servicios urbanos y acceso adecuado a vivienda, tomando en consideración los grandes problemas que enfrenta cada ciudad en particular y, el planeta, en general, producto de los gases de efecto invernadero, que han provocado en gran parte el cambio climático que vivimos.

La ciudad sostenible es un concepto que presenta múltiples definiciones y, constantemente, aparecen mediciones y/o ranking a nivel global, obviamente detrás de cada uno de estas mediciones hay diversidad de datos, por tanto, no necesariamente los resultados que arrojan son comparables, sin embargo todos ellos buscan alertar sobre el estado de la situación, para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Sin duda, entre los datos que las diferentes mediciones utilizan, se encuentran aquellos que revisan la racionalización del consumo energético y la dependencia de los combustibles fósiles; la producción de residuos y su destinación final; el gasto o

mal uso de los recursos naturales; el consumo de bienes y servicios; entre otros, como de frenar la hipoteca a las cual tendrán que hacer frente las futuras de las generaciones. Su propósito es que puedan disfrutar una realidad al menos igual y, en lo posible, mejorada a la que detentamos actualmente, y no degradada ni empobrecida.

Este año la empresa ARCADIS hizo entrega de su sexto informe de Índice de Ciudades Sostenibles<sup>46</sup>, que clasifica 100 ciudades bajo tres líneas o pilares: Planeta (dimensión medio ambiental), Personas (dimensión social) y Negocios (dimensión económica), además, en esta oportunidad ha incorporado un nuevo indicador: Progreso (dimensión temporal de los impactos de las intervenciones). La ciudad de Santiago ocupa el lugar 81 entre las 100 y supera a ciudades latinoamericanas tales como: Ciudad de México, Sao Paulo, Buenos Aires, Río de Janeiro, Lima y Bogotá. Este índice lo encabeza la ciudad de Ámsterdam y le siguen en los primeros cinco lugares: Rotterdam, Copenhague, Frankfurt y Múnich. Ciudades europeas, habitualmente referentes de lo que queremos para nuestras ciudades, como Berlín, ocupa el lugar 8; Londres, 10; París, 14; Lisboa, 27; Madrid, 50; Barcelona, 54; y, Roma 57. La ciudad de San Francisco, en la ubicación 35, encabeza la sostenibilidad de las ciudades estadounidenses y, Melbourne, en el 32, de las ciudades canadienses.

Como se ha señalado el índice de sostenibilidad está construido, para el año 2024, con cuatro subíndices. Así, a nivel desagregado, Oslo, lidera la dimensión medioambiental; París, la dimensión social, fundamentado en la iniciativa de Ciudad de 15 Minutos; la dimensión económica es liderada por Ámsterdam; y la del progreso, por Yakarta. Nuestra ciudad a nivel desagregado ocupa los puestos: 86, 67, 79 y 31, respectivamente, por tanto, es necesario repensar nuestras políticas públicas en todas las dimensiones.

Según ARCADIS, los resultados aportados por su ICS permiten clasificar a Santiago dentro del grupo de aquellas denominadas: *Ciudades con impulso incipiente*, cuya característica

*[...] es que, a pesar del progreso sustancial en la última década, las ciudades de este grupo aún se encuentran en el tercio inferior de las clasificaciones básicas del ICS. Es evidente que estas ciudades necesitan mantener o incluso acelerar su impulso para mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos y contribuir a los objetivos de sostenibilidad*

*nacionales y mundiales. Los datos básicos del ICS revelan áreas de posible progreso, como el desarrollo de espacios verdes, infraestructura de transporte sostenible (incluidos cargadores de vehículos eléctricos y alquiler de bicicletas compartidas) y una mayor inversión en la gestión de residuos. En algunas ciudades, también es necesario abordar la accesibilidad a la atención sanitaria, así como el equilibrio entre el trabajo y la vida personal de los ciudadanos.<sup>47</sup>*

Consecuentemente con los principios de sostenibilidad de las ciudades, no es posible seguir haciendo más de lo mismo en materia de planificación urbanística y se requiere incorporar un cambio conceptual en ella, para materializar la mejor calidad de vida que añoran todos los ciudadanos de las urbes. En esta línea el PIIMEP, como plan de inversiones asociado directamente al plan regulador comunal, debe orientarse hacia el largo plazo, aunque la normativa vigente establezca que éste ha de actualizarse en cada oportunidad que el instrumento de planificación territorial experimente un cambio. Es por ello, que los principios con los cuales se elabora el PIIMEP de Las Condes se dirigen al futuro que viene, buscando mejoras medioambientales, sociales y económicas. Ahora bien, la cartera de proyectos y/o acciones presenta grandes actuaciones, pues éstas deben orientar la imagen objetivo futura de la comuna en cuanto al desarrollo urbano esperado, lo anterior, no implica que ellas no puedan dividirse en proyectos o acciones menores en el tiempo, en concordancia con los recursos disponibles. Sin perjuicio de lo anterior, el plan también ofrece actuaciones de corto y mediano plazo; además, se busca que este oriente la inversión privada, en especial, la asociada a las medidas de mitigación que han de ejecutar los desarrollos inmobiliarios, por tanto, también se trata de actuaciones con la participación de recursos público – privado.

<sup>46</sup> Municipalidad de Las Condes, Dirección de Asesoría Urbana (2023). Proyecto de Actualización del Plan Regulador Comunal. Etapa de Elaboración de Imagen Objetiva y Alternativas de Estructuración. Documento Preliminar de Trabajo.

<sup>47</sup> ARCADIS (2024) The Arcadis Sustainable Cities Index 2024. 2.000 days to achieve a sustainable future. The Arcadis Sustainable Cities Index 2024.

<sup>48</sup> Ídem, p. 27.

Existe una íntima relación entre PIIMEP y plan regulador comunal, por ello, los postulados de la actualización de este último son importantes de tener presente, al momento de definir el conjunto de proyectos, programas y/o acciones que este Plan ofrece. Los postulados de la actualización basados en el urbanismo ecosistémico, pone al centro a las personas, cuestión que se enlaza con la propia estrategia espejo que lleva adelante el Municipio en la actual administración y que se articula en cuatro ejes:

El primer eje refiere a la **compacidad y funcionalidad urbana** que la señala como *"el eje que atiende a la morfología y a las soluciones formales (forma urbana): densidad edificatoria, distribución de usos espaciales, el porcentaje de espacio verde o de viario"*<sup>48</sup>. Este eje según indica su autor, determinaría la proximidad y mezcla entre las funciones urbanas y por tanto la propia del sistema en una escala relacional con otras dimensiones del territorio vinculado a la ciudad (intercomunal, regional, nacional), el escenario de movilidad y las características del espacio público.

El segundo eje se vincula con la **complejidad urbana**, y esta con la organización del territorio, la mezcla de actividades y la respuesta a la función y vocación del propio centro urbano. Esta organización refiere a la interrelación entre los entes organizados: *"actividades económicas, asociaciones, equipamientos, e instituciones"*.<sup>49</sup> Incluye los flujos de información y conocimientos entre los entes descritos. Dicho eje incluye, también, la biodiversidad, como expresión de la complejidad biológica (medio natural), que convive con los seres humanos en el ecosistema urbano.

El tercer eje, aparece vinculado con el **metabolismo urbano**, que debe como objetivo hacer eficiente el uso de los flujos de materiales, agua y energía, que dan soporte a un sistema urbano. La propuesta metabólica ha de permitir que tales sistemas urbanos realicen una gestión de los recursos naturales que no perturbe su soporte y por tanto permitiendo a través de una estrategia de autosuficiencia permita su permanencia en el tiempo, siendo capaces de ejercer las funciones de generación, regeneración y reproducción.<sup>50</sup>

El cuarto eje en este modelo de planificación ecosistémica, está dado por la **cohesión social**, que se vincula con la convivencia entre los habitantes de una ciudad o parte de ella y la interacción entre las personas en el espacio público. Según señala el autor *"las ciudades no pueden*

*satisfacer su función de motor de progreso social, de crecimiento económico y de espacio de desarrollo de la democracia a menos que se mantenga el equilibrio social"*<sup>51</sup>. Esta no es una materia nueva, resulta fundamental que la ciudad estimule los contactos sociales entre las personas que evitan el aislamiento social y la amplia gama de patologías sociales descritas profusamente en la literatura. Aun cuando la metodología incluye cuatro ejes, nos parece necesario agregar un quinto, que podríamos denominar como, la **interacción medioambiental**, cuyo objetivo sería agregar a la realidad física descrita en la variable de compacidad y funcionalidad, las variables subjetivas de la experimentación de los sujetos con ese ecosistema urbano. Sólo los contactos sociales de los habitantes son posibles en un espacio público confortable, no sólo cumpliendo las variables de confort físico, sino también aquellos otros objetivos inmateriales o psíquicos, que generen la integralidad positiva en la experimentación del sujeto con su ecosistema urbano.

Hoy la planificación de las ciudades y las líneas de trabajo multidisciplinar apuntan a reducir el uso del automóvil y el espacio que utilizan en la ciudad para entregar éste a los peatones, las ciclovías y la incorporación en forma decisiva del verde urbano para aumentar la cobertura vegetal y afrontar los aumentos de temperatura producto de los cambios en el clima, particularmente nuestro clima mediterráneo particularmente sensible y frágil. Reducir las islas de calor en la ciudad con la incorporación de masa vegetal para mejorar la calidad del aire, refrescar el medio urbano, atraer de vuelta la naturaleza generando verdaderos corredores ecológicos en esta infraestructura verde que nos permitan integrar este medio ambiente construido y el medio ambiente natural que rodea nuestra comuna.

En la base de la planificación del ecosistema urbano, se encuentra un análisis crítico al hecho de que *"las limitaciones del urbanismo actual, [...] obligan a la formulación de un nuevo urbanismo con bases ecológicas que amplie el foco, y nos permita, de ese modo, aumentar nuestra capacidad de anticipación ante las actuales incertidumbres creadas, sobre todo, por los sistemas urbanos [...] [...] Los componentes principales que permiten distinguir una ciudad de una urbanización son: la existencia de espacio público y diversidad de personas jurídicas. Los dos componentes que permiten distinguir una ciudad de una urbanización no acompañan hoy al proceso principal de producir ciudad"*.

El PIIMEP debe contribuir a materializar los objetivos del urbanismo ecosistémico, con el propósito de que el diseño urbano de la comuna presente medio ambiente atractivo para una comunidad. Se espera que éste ofrezca a sus habitantes, junto a un desplazamiento confortable, una experiencia integral ligada a factores no solo materiales, sino también a aquellas valoraciones inmateriales vinculadas al sentimiento de colectividad, su historia, su memoria, sus valores estéticos y culturales; finalmente, a su identidad.

Por ello, más allá de las aproximaciones sectoriales a la ciudad, ella debe obligatoriamente mirarse a través de una óptica integradora, bajo un trabajo colaborativo y multidisciplinar, aprovechando todas aquellas oportunidades. Tal como la que representa este Plan que permite definir una imagen objetivo, que puede ser descriptiva, gráfica, un enunciado o un slogan. Esta imagen objetivo debe ser lo suficientemente amplia para abrir la creatividad y lo suficientemente preciso para ser una guía u orientación del quehacer en el horizonte de temporal del plan de inversiones.

El estado de la ciudad que intentamos definir es aquél ligado a su sostenibilidad futura, respetuosa de su entorno, que integre y prepare su espacio urbano para habilitar nuevas formas de movilidad más amigables con el medio ambiente. Un contenedor de la vida urbana para sus ciudadanos ofreciéndoles una experiencia confortable y que les permita desarrollar sus expectativas, deseos y sueños, ofreciéndoles oportunidades de integración y de movilidad social. Una comuna con identidad y marca, que apela a la inteligencia de sus habitantes, incorporando para ello la información y la tecnología disponible.

Lo anterior puede viabilizarse coordinando los instrumentos comunales: plan de desarrollo comunal (no olvidar que el actual PLADECO hizo suya la versión preliminar de éste), plan regulador comunal, plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público y presupuesto municipal.

Con miras a cumplir los objetivos explicitados, se analizan las distintas variables que forma parte del diagnóstico y obtener resultados sobre los déficits que presenta la realidad urbana de comuna.

<sup>46</sup> Rueda Salvador (2022). Carta para la Planificación Ecosistémica de Ciudades y Metrópolis. Ictana Editorial, Colección Ecología Urbana p. 7

<sup>47</sup> Ibidem.

<sup>48</sup> Ibidem.

<sup>49</sup> Ibidem.

<sup>50</sup> Ibidem, pp. 8 - 9.





### D01.- Geomorfología

#### Aspectos Principales

La urbanización y desarrollo urbano de la comuna de Las Condes, se produjo en anillos sucesivos de crecimiento de la trama urbana, desde el canal San Carlos al oriente hasta alcanzar el contrafuerte cordillerano en la cota 1.000 m.s.n.m., que es su actual límite urbano en el PRCLC. Este desarrollo mirando al poniente a la ciudad y la natural dependencia funcional del centro de la ciudad, siendo el oriente su zona agrícola, su zona de expansión, su periferia, no nos ha permitido valorar adecuadamente el hecho de ser una comuna asentada en el contrafuerte cordillerano, con una condición escénica inmejorable respecto del macizo y la posibilidad de acceder a él, para la realización de actividades recreativas y deportivas por parte de la comunidad.

Figura N° 42  
Ubicación de los Baños de Apoquindo



Fuente: <http://datashistoricosdechile.blogspot.com/>.

La condición agreste, el frío, los senderos solo para arrieros en busca de las veranadas o de pasos, y los desfiladeros a través de los cuales se internan en ella pirquineros de pequeños yacimientos, marcaron la impresión de un territorio hostil e inexplorado. Sin embargo, es también fuente de provisión de aguas, por sus quebradas y manantiales que regaban los campos de las haciendas que proveían de productos frescos a

la ciudad situada al poniente. Aguas que dieron vida a los antiguos Baños de Apoquindo, hoy inexistentes, y que son la expresión histórica de la riqueza de las aguas nacidas de las entrañas del macizo, que la población asociaba a la salud y a la recreación.

Así lo refleja el texto de Eugenio Ringeling<sup>53</sup>, quién señala:

*Es interesante destacar que Las Condes aporta la riqueza de sus aguas medicinales para los baños de salud, que requiere una población cada vez más consciente de su responsabilidad por la salud personal y pública [...] Su primer nombre El Sapo, no perdura en el tiempo. Llamada posteriormente Baños de Apoquindo, se encuentra ubicada en la quebrada de igual nombre, al final de la avenida Colón.*

Asociada a estos baños termales aparece la Falla de Ramón (conocida como de San Ramón, por tanto, se usará indistintamente ambas denominaciones), que es la responsable de la emanación de estas fuentes termales desde sus pliegues y fisuras.

La ciudad se asienta sobre una cuenca con relleno de sedimentos de los conos de deyección del río Mapocho y el río Maipo, y la comuna de Las Condes sobre el cono del Mapocho con pendiente oriente – poniente de un 3 a 5%. Sobre este relleno sedimentario se levantan cordones cordilleranos transversales al eje del valle, que son accidentes geográficos en el valle reconocibles como los cerros isla.

Respecto a la Falla de Ramón, podemos definirla como:

*una falla activa, ubicada en el oriente de Santiago, a los pies del frente cordillerano que constituye el borde occidental la*

<sup>53</sup> Ringeling P. Eugenio (1985) Las Condes un lugar en la historia. Corporación Cultural de Las Condes (editora); Santiago de Chile. p. 115

*Cordillera Principal de Los Andes [...] [...] La traza de la Falla San Ramón ha sido definida a escala regional entre los ríos Mapocho y Maipo, a través de antecedentes topográficos y geológicos (Armijo et al., 2010; Rauld, 2011; Vargas Easton et al., 2014; 2018; Figura 1). El carácter activo de esta falla ha sido demostrado a partir de estudios paleosismológicos, que evidencian terremotos de gran magnitud (Mw7,2-7,5) que generaron ruptura en superficie de varios metros a lo largo del piedemonte del frente cordillerano de Santiago, hace unos 17000 años y 8000 años atrás (Vargas Easton et al., 2014).<sup>54</sup>*

Los investigadores siguen avanzando en la búsqueda de evidencias respecto de la falla con el propósito de ubicar la discusión en el primer plano de la política pública, en cuanto a ordenamiento territorial se refiere. Así, en junio de 2023, el tema fue tratado en una sesión especial de la Cámara de Diputadas y Diputados, llamando a introducir mejoras en el planeamiento urbanístico. Previamente, en el año 2022, señalaron:

*Constituye una fractura o zona de debilidad en la corteza terrestre, capaz de acumular esfuerzo tectónico y deslizar un bloque cortical respecto de otro, generando sismos superficiales. De acuerdo con los antecedentes científicos, esta falla es capaz de generar terremotos de gran magnitud con ruptura en superficie. Su potencial activación constituye una amenaza para la ciudad de Santiago y para toda la Región Metropolitana. Se trata de un elemento de riesgo no incluido en la política pública, cuya consideración resulta fundamental en pos de la sostenibilidad de la ciudad, puesto que una población cada vez mayor de personas vive directamente sobre su traza, o localización en superficie, así como en sus inmediaciones.<sup>55</sup>*

Tanto el informe del proyecto “Estudio de Riesgo y Modificación PRMS Falla San Ramón” (SEREMI – MINVU) del año 2012, como los últimos artículos de Easton, Inzulza y Pérez (2020), sobre la situación del cerro Calán con respecto a la Falla San Ramón, son concluyentes en la existencia de ésta, sin embargo, se señala que:

*[...] si bien teóricamente corresponde a un elemento lineal, su determinación y localización precisa se ve fuertemente limitada por una serie de factores. El primero de ellos corresponde a la naturaleza altamente*

*irregular de la falla misma, que lejos de constituir una superficie bien definida, corresponde más bien a una zona de deformación en la corteza, por lo que no es conclusivo respecto del área afectada.<sup>56</sup>*

En todo caso, siendo una falla que recorre varias comunas con territorios en el piedemonte, corresponde a la planificación intercomunal o metropolitana resolver con precisión el área en que deben aplicarse limitaciones o regulaciones adicionales. No obstante, dicha información ya forma parte de las variables y condiciones a considerar para las decisiones de planificación del crecimiento comunal.

Ahora bien, una parte importante del territorio comunal, específicamente 52,02 km<sup>2</sup> de su superficie total se encuentran en un área de protección del medio ambiente natural que el PRMS califica como “*Restringida o Excluida del Desarrollo Urbano*”, y 43,98 km<sup>2</sup> corresponden al área urbana, lo que da una superficie total comunal de 99,40 km<sup>2</sup>. Esta equivalencia de superficie refuerza la importancia de esta área comunal con protección ambiental poco atendida, que debe ser incorporada como un territorio planificado desde la perspectiva de su conservación y uso controlado.

Dentro de esta área se ubican los siguientes elementos geográficos:

#### **Parques Cordillera:**

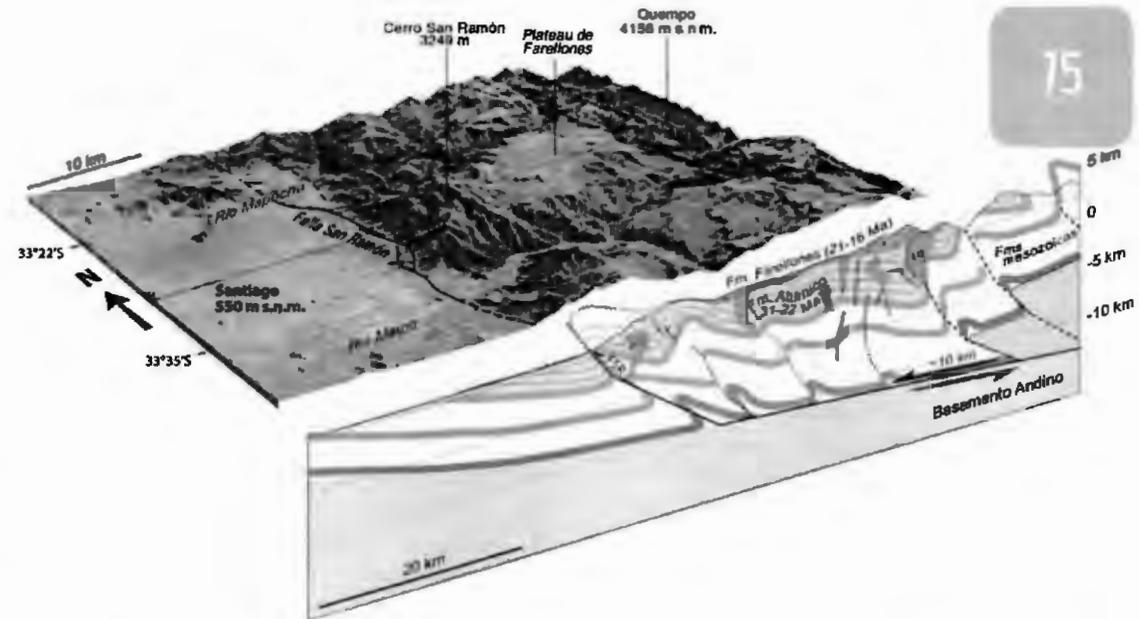
Es administrada por la Asociación Parque Cordillera, que agrupa a siete municipios, a través de la conservación, deporte y educación ambiental de los parques de montaña de Santiago. Aun cuando se encuentre administrativamente en varias comunas, la precordillera y el piedemonte son un sistema natural que, en el caso de Las Condes lo integra en el sector norte el Parque Natural Puente Ñilhue, cuyo sendero al cerro Provincia transcurre por el límite de nuestra comuna con Lo Barnechea. Sobre el límite urbano situado en la cota

<sup>54</sup> Easton, G., Inzulza, J., y Pérez, S. (2020). Situación del cerro Calán con respecto a la Falla San Ramón y pertinencia de un museo de sitio en Santiago. Chile. Universidad de Chile. Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, Santiago, Chile. En: <https://www.parquesnaturales.cl/wp-content/uploads/2020/10/Estudio-Falla-de-San-Ramon.pdf> p. 3

<sup>55</sup> Easton, G., Boroschek, R., Rchollo, S., Inzulza, J., Ejsmontewicz, D., Veigara, P., y Giesen, E. (2022). La Falla San Ramón y la sostenibilidad del piedemonte de Santiago. Recomendaciones para la política pública. Dirección de Investigación y Desarrollo de la Universidad de Chile. Santiago.

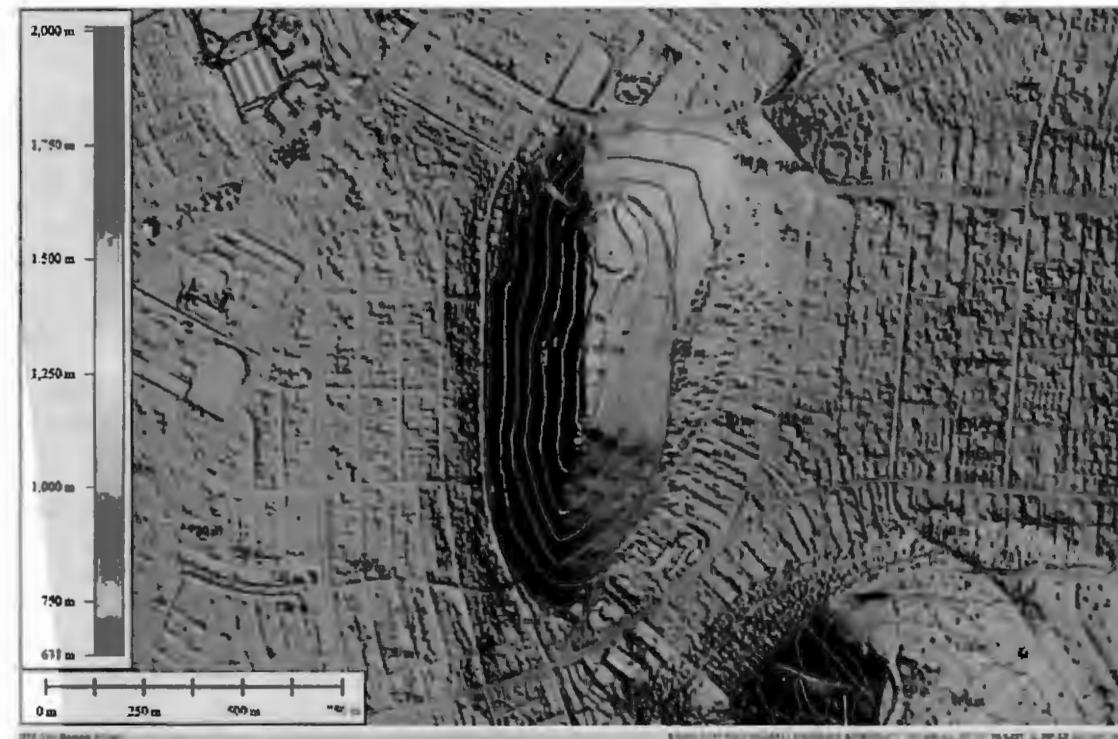
<sup>56</sup> Ibídem, p. 25, p. 3

Figura N° 43  
 Figura 1. Ubicación de la Falla San Ramón a los pies del frente cordillerano de Santiago



Fuente: Fuente: Easton, G.; Inzulza, J.; y Pérez, S. (2020). Situación del cerro Calán con respecto a la Falla San Ramón y pertinencia de un museo de sitio en Santiago, Chile. Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas; Santiago, Chile. En: <https://www.parquecerrocalan.cl/wp-content/uploads/2020/10/Estudio-Falla-de-San-Ramon.pdf>.

Figura N° 44  
 Figura 5. Planta cerro Calán, levantamiento LiDAR FSR



Fuente: Fuente: Easton, G.; Inzulza, J.; y Pérez, S. (2020). Situación del cerro Calán con respecto a la Falla San Ramón y pertinencia de un museo de sitio en Santiago, Chile. Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas; Santiago, Chile. En: <https://www.parquecerrocalan.cl/wp-content/uploads/2020/10/Estudio-Falla-de-San-Ramon.pdf>.

1.000 m.s.n.m. se extienden en territorio comunal el Parque Natural La Plaza, el Parque San Carlos de Apoquindo y en el sector sur parcialmente el Parque Aguas de Ramón. Estas áreas naturales presentan una gran oportunidad para las actividades de la comunidad, ligadas al senderismo de montaña, la recreación y la educación con el avistamiento de fauna y el reconocimiento de la flora nativa.

Dentro del área urbana, pero fuertemente ligadas en su funcionalidad al contrafuerte cordillerano, se detectan los siguientes elementos geográficos y relieves naturales existentes en la cuenca:

**Parques Quebradas:** Existen nueve dentro del territorio comunal:

1. Parque Quebrada Quinchamalí
2. Parque Quebrada Cañitas o Rinconcito
3. Parque Quebrada San Francisco
4. Parque Quebrada Grande
5. Parque Quebrada Apoquindo
6. Parque Quebrada Los Codos Norte
7. Parque Quebrada Los Codos Sur
8. Parque Quebrada Los Almendros
9. Parque Quebrada El Romeral

**Cerros Isla:** Existen cuatro dentro del territorio comunal:

1. Cerro Isla Calán

Superficie: 52,81 ha (47,52 ha no construidas). Es parte de los faldeos de la Sierra de Ramón, cordillera de 12 km de largo ubicada entre los ríos Mapocho y Maipo. Está inserto en medio de la trama urbana y en su cima se ubica el Observatorio Astronómico Nacional (OAN), dependiente de la Universidad de Chile.<sup>57</sup>

2. Cerro Isla Apoquindo

Superficie: 64,05 ha (22,41 ha no construidas). Se emplaza al sur del Cerro Calán y al norte de la Loma Los Baños. Su ladera oriente se encuentra urbanizada, mientras su ladera poniente se halla en su estado natural sin uso. Entre el Cerro Apoquindo y la Loma de los Baños está el estero Los Baños, que drena aguas termales.<sup>58</sup>

3. Cerro Isla de Los Piques

Superficie: 33,73 ha (23,61 ha no construidas). Forma parte de los faldeos de la Sierra de San Ramón. Cercano a su cima se ubica la única construcción que alberga: el Monasterio Los Benedictinos, que fue la primera obra moderna en ser declarada Monumento

Histórico en Chile (1981). El cerro se encuentra en un buen estado de conservación.<sup>59</sup>

4. Cerro Isla San Luis

Superficie: 12,80 ha (6,4 ha no construidas). Se ubica en el barrio El Golf. Su ladera norte correspondiente al Club El Golf Los Leones se encuentra en estado natural, mientras que su ladera sur está completamente edificada. Dicho sector forma parte de un loteo del año 1946, y varias de sus construcciones son significativas obras modernas y contemporáneas de arquitectura chilena.<sup>60</sup>

**Canales:**

Existe una red de cursos de agua en el sector oriente de la comuna, siendo posible reconocer dentro de ellos al canal El Bollo y al canal Lo Fontecilla. Además, se destaca en el poniente la presencia del Canal San Carlos, de carácter artificial, que marca el límite de Las Condes con la comuna de Providencia y se vincula a la historia de la ciudad y su patrimonio.

### Características Generales

Dentro del territorio comunal existen 4 Cerros Isla, 9 Parques Quebrada y 2 Parques Cordillera. La cercanía geográfica que presenta Las Condes respecto al paisaje precordillerano marca la imagen de la comuna. Tres de sus cerros isla: Los Piques, Apoquindo y Calán, forman parte de los cinco cerros isla que componen los faldeos de la Sierra de Ramón, cadena montañosa de 25 km de largo que pertenece a la Cordillera de los Andes. Además, es parte de las siete comunas que componen la Asociación de Municipalidades Parque Cordillera, que administra el territorio montañoso con el fin de conservar y proteger sus recursos naturales.

### Diagnóstico

El estado de conservación de los hitos geográficos presentes en Las Condes es en algunos casos relativamente satisfactorio y se encuentran bajo protección. Sin embargo, debemos advertir

<sup>57</sup> Cerro Calán. Financiamiento Cerros Isla. En: <http://www.santiagoveranos.cl/calan>

<sup>58</sup> Cerro Apoquindo. Fundación Cerros Isla. En: <http://www.fundacioncerrosisla.cl/apoquindo>

<sup>59</sup> Cerro Los Piques. Fundación Cerros Isla. En: <http://www.fundacioncerrosisla.cl/lospiques>

<sup>60</sup> Cerro San Luis. Fundación Cerros Isla. En: <https://www.fundacioncerrosisla.cl/sanluis>

que la sequía prolongada está dañando la forestación endémica del bosque Pie Andino y la vegetación existente en los cerros isla. Además, en el caso de los Parques Quebradas y cerros isla, el desarrollo inmobiliario próximo, pone en peligro parte de su patrimonio natural, siendo tarea relevante de la administración comunal velar por su cuidado y resguardo. Por otro lado, dichos elementos aparecen de forma fraccionada en el territorio, pudiendo conectarse a través de corredores naturales que aprovechen la alta presencia de quebradas y de la consumación de nuevas rutas verdes, que permitan acercar más la montaña a la ciudad y a sus habitantes.

Asimismo, se prevé la necesidad de forestación de parte del territorio precordillerano, con el fin de aumentar el número de metros cuadrados de áreas verdes, generar y/o consolidar nuevos parques comunales e intercomunales, y contribuir con el cuidado del medio ambiente y al confort térmico de la ciudad.

Asimismo, se prevé la necesidad de forestación de parte del territorio precordillerano, con el fin de aumentar el número de metros cuadrados de áreas verdes, generar y/o consolidar nuevos parques comunales e intercomunales, y contribuir con el cuidado del medio ambiente y al confort térmico de la ciudad.

Además, la presencia de cursos de aguas y vertientes naturales en la comuna representa un importante recurso natural, que debería acumularse como alternativa a que se desechen en el sistema de alcantarillado. Esta agua recolectada podría colaborar con el cuidado de áreas verdes próximas, para disminuir los efectos de la escasez hídrica futura

que se pronostica para Santiago. Debiera evaluarse técnicamente la factibilidad de que, en el corto periodo de lluvias, esas aguas superficiales pudieran drenarse al suelo mediante elementos recolectores existentes en el espacio público y áreas verdes de bandejones y platabandas.

Es propósito de la comuna impulsar la conservación de su patrimonio natural y generar más metros cuadrados de áreas verdes de calidad para todos los vecinos. Por lo mismo, se pretenden impulsar distintos proyectos que sigan esa línea, con acciones como la forestación e implementación de equipamiento que permitan abrir nuevos parques comunales. Ejemplo de esto es el proyecto

Figura N° 49  
Elementos Relevantes de la Geomorfología Comunal



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

para un Parque Observatorio en el Cerro Calán, en convenio con la Universidad de Chile, que es legataria del terreno que le cedió la Municipalidad de Las Condes. El proyecto tiene el objetivo de forestarlo y abastecerlo de equipamiento recreacional, deportivo y educativo, lo que podrá finalmente concretarse para desarrollar un parque natural abierto a la comunidad. El financiamiento de este proyecto estará a cargo de la Municipalidad y la Universidad aportará el terreno y algunos proyectos de especialidades para su forestación. Con esto también se busca conservar la flora y fauna silvestre de las zonas de preservación del medio ambiente natural.

En la actualidad no existen áreas bien acondicionadas para que la población pueda acceder a los cerros isla, parques quebrada ni al sistema de senderos del piedemonte y la precordillera. Si bien existen accesos controlados por la Asociación de Municipalidades Parque Cordillera, Parque Aguas de Ramón, Parque San Carlos de Apoquindo, en la práctica los fines de semana e incluso durante la semana se producen accesos informales y sin control a la zona de piedemonte, con un gran impacto de estacionamientos en la vía pública y sobre las comunidades que viven en los puntitos de término de la trama urbana actual. Situación similar comienza a ocurrir con el Cerro Calán.

En relación con los accesos informales a través de predios privados al piedemonte, ello ocurre en el extremo norte de Av.

Plaza, donde solo se encuentra habilitada la calzada oriente de la avenida y que es ocupada parcialmente por estacionamiento de vehículos con la correspondiente dificultad de circulación. Situación similar ocurre en el extremo sur de la misma Av. Plaza, cercano a la Clínica de la Universidad de Los Andes, que también se constituye en un lugar de acceso masivo a las actividades recreativas y deportivas en el piedemonte, sin control y registro de las personas que acceden a la alta cordillera, incrementando el riesgo para la actividad y poniendo en peligro la biodiversidad del lugar.

Asimismo, al final de Av. Francisco Bulnes Correa también se genera un área de estacionamientos y de acceso a la precordillera. La situación descrita, incentiva a la comunidad para emprender esta actividad recreativa y deportiva al aire libre, valorizando el patrimonio que significa disponer de un lugar natural de gran superficie para diversas actividades ligadas a la naturaleza. En este sentido, el futuro Parque Pie Andino deberá asumir las características de un área verde natural de amortiguamiento de la actividad urbana y de ingreso seguro al piedemonte y la precordillera, con sectores de accesos oficiales acondicionados en equipamiento y estacionamientos para recibir a los visitantes y registrar su entrada, con el fin de que sea una actividad segura para las personas y para el medio ambiente.

## DO2.- Áreas Verdes

### Aspectos Principales

Las áreas verdes comunales forman un sistema integrado por parques urbanos, los parques quebrada, parques en cerros islas, parques lineales asociados a vías y/o cauces, plazas, plazuelas, vegetación en aceras, entre otras. A éstas es necesario incorporar el aporte de los estadios y/o clubes privados, y la vegetación arbórea y arbustiva existente en los predios. A continuación, se caracterizan o se indican aquellas áreas verdes principales de la comuna de Las Condes.

#### Parques Urbanos:

Los parques existentes en la comuna son: Parque Araucano, Parque Intercomunal Oriente - Padre Hurtado, Parque Los Dominicos, Parque Santa Rosa de Apoquindo, Parque Montegrande, Parque Juan Pablo II, Parque Pie Andino (corresponde a una zona afecta a utilidad pública en el PRMS y en el PRC – LC, que aún no se materializa). Mayoritariamente se encuentran al

poniente de la Av. Padre Hurtado, evidenciando un importante déficit en el sector oriente de la comuna.

#### Parque en Cerros Isla:

Tal como se mencionó, existen 4 cerros islas en la comuna. El Cerro Apoquindo es el único de propiedad pública; cabe mencionar que actualmente se encuentra con un bajo estado de conservación, sin embargo, se está desarrollando un proyecto para su consolidación como parque natural público. Respecto al Cerro Calán, se inauguró un tramo de 2 km del Parque Observatorio Cerro Calán, plan maestro de recuperación del cerro isla como parque natural a escala metropolitana abierto a todo público. El proyecto actualmente está en proceso de licitación para la construcción de las siguientes etapas.

#### Parques Lineales:

Áreas verdes dispuestas linealmente y asociadas a los perfiles de las vías, en general de anchos mayores y clasificadas como expresas, troncales y

colectoras (a modo de ejemplo, el Parque Américo Vespucio). Excepcionalmente, algunas de ellas son de carácter local, como Av. Plaza, también presentan un ancho mayor. Generalmente estos parques son utilizados por la comunidad como espacios para el deporte y la recreación.

**Plazas:**

Nacidas al amparo de las exigencias de cesión de cada uno de los loteos con los que se urbanizó la comuna. Las plazas se localizan en la mayoría de los barrios residenciales, con diferentes distribuciones, tamaños y formas, existe un déficit de ésta en los sectores del Barrio San Damián, Barrio Los Dominicos antiguo y Barrio La Foresta, lo que contrasta con la extensión mayor que presentan los predios en el mismo sector. Las plazas varían en sus

tamaños y no todas cuentan con la infraestructura adecuada, asociada al mobiliario urbano de descanso, deporte, juegos infantiles, entre otros.

**Áreas Verdes en Aceras:**

Siendo una comuna conformada bajo el modelo de ciudad jardín, presenta grandes extensiones de platabandas verdes asociadas a la vialidad con un estado de conservación variable. Son oportunidades para el desarrollo de nuevas áreas verdes y espacios públicos para la comuna, posibilitando crear corredores verdes entre distintas zonas de la comuna.

Figura N° 46  
Áreas Verdes



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

### Características Generales

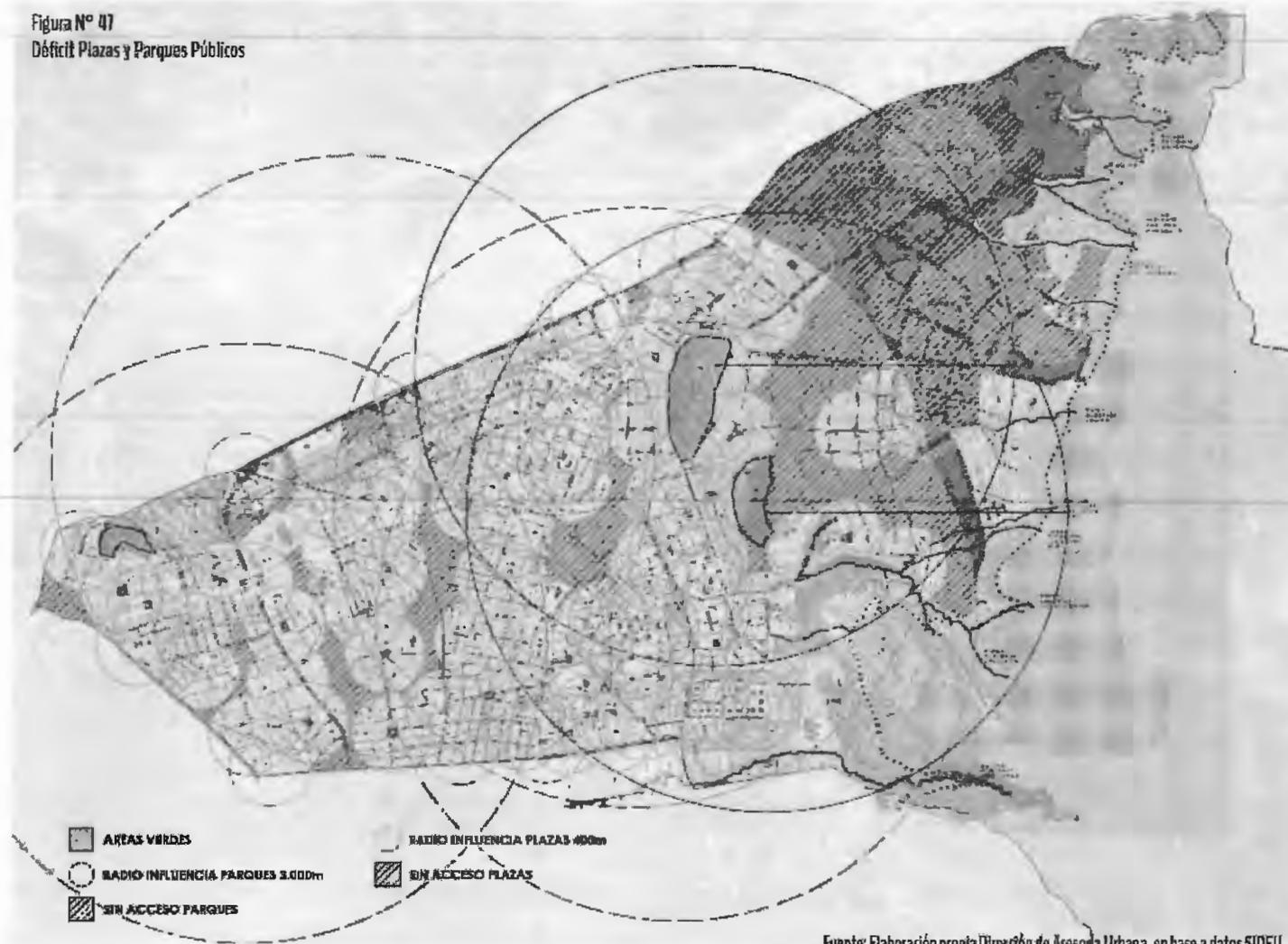
El total de la superficie de áreas verdes comunales es de 1.381.142 m<sup>2</sup>, distribuidos en 701.515 m<sup>2</sup> de parques urbanos y 679.627 m<sup>2</sup> de plazas. El costo de mantención anual en áreas verdes es de 4.413,86 MM\$.

Como se ha indicado precedentemente, dentro de la comuna existen múltiples Cerros Isla y Parques Quebradas con potencialidad de uso como área verde por parte de la comunidad, lo que contribuiría a una nueva visión de la comuna

sobre el eje de la sostenibilidad, la conservación de su paisaje y el aumento de la superficie verde.

Los parques urbanos más importantes de la comuna, Parque Araucano, Parque Juan Pablo II, Parque Intercomunal Oriente - Padre Hurtado, Parque Los Dominicos, Parque Santa Rosa de Apoquindo, adquieren escala intercomunal, pues éstos reciben tanto a la población de la comuna como de otras, dada la cercanía que presentan a sistemas de transporte público y áreas de

Figura N° 47  
Déficit Plazas y Parques Públicos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a datos SIOEU.

servicios. A estas áreas verdes se pueden sumar las vías que cuentan con parques lineales asociados, tales como la ya mencionada Av. Américo Vespucio, Av. Manquehue, Av. Presidente Errázuriz, Av. La Plaza, calle Sánchez Fontecilla, entre otras, así como también los bandejones y platabandas públicas que representan una gran oportunidad para imprimir un sesgo ecológico a la imagen objetivo, permitiendo aumentar la cobertura de especies vegetales y arbóreas en la comuna. Esto se asocia a una condición de mayor integración de la comuna con su medio ambiente natural. Una comuna Las Condes + (más) natural, con especies de bajo consumo hídrico e idealmente nativas, para que sean más resistentes a las nuevas condiciones climáticas y capaces de mitigar las condiciones de isla de calor al interior de la trama urbana.

#### Diagnóstico

Si se analiza la cantidad de áreas verdes per cápita, considerando la suma de las superficies de plazas y parques públicos (1.432.747,40 m<sup>2</sup>), al 2018 la comuna alcanza 4,87 m<sup>2</sup>/hab, cifra distante de los 10 m<sup>2</sup>/hab propuesto como estándar por el CNDU. En el análisis de superficie de áreas verdes públicas por habitante el SIEDU establece que Las Condes está muy lejana a cumplir con el estándar propuesto.<sup>61</sup>

Por otro lado, si bien se cumple con un 100% de la población que es atendida por el sistema de parques públicos, el porcentaje de población atendida por el sistema de plazas alcanza solo un 73,87%.<sup>62</sup> Respecto a la distancia de acceso que existe entre vecinos y áreas verdes comunales, Las Condes cumple con el estándar propuesto de distancia a plazas públicas alcanzando una distancia media de 330,57 m (estándar de la calidad urbana: hasta 400 m según el CNDU)<sup>63</sup>, también cumple con el estándar de distancia a parques públicos ponderando una distancia promedio de 932,81 m (estándar de la calidad urbana: hasta 3.000 m según el CNUD).<sup>64</sup>

Se reconoce como un potencial la generación de una conexión física de las distintas tipologías y escalas de áreas verdes, estableciendo una infraestructura verde comunal que aumente los metros cuadrados de áreas verdes a través de creación de nuevas rutas verdes y Avenidas Parque. Esto por medio de la consolidación de las áreas verdes en platabandas y bandejones públicos.

Es importante hacer énfasis en el hecho de que, si bien se detecta un déficit de áreas verdes públicas, existe un importante patrimonio vegetal privado en la comuna de Las Condes, con extensiones y superficies variables de acuerdo con la configuración de los distintos barrios. Parte importante de esta superficie privada se radica en las áreas verdes complementarias, definidas en los instrumentos de planificación metropolitano y comunal como Estadios. Estas aun siendo áreas verdes de acceso restringido se constituyen en un aporte en la línea de las mitigaciones ambientales y del cambio climático que nos afectan.

Ahora bien, algunas de estas áreas verdes privadas mantienen cerramientos opacos o de baja transparencia hacia el espacio público o se encuentran amenazadas por el cambio de uso. Pudiese ser una tarea de interés futuro gestionar con estas instituciones la apertura visual de la masa arbórea en su interior hacia los espacios públicos que circundan tales predios y analizar mecanismos de colaboración público – privados para su conservación. En este sentido, cabe valorar el proyecto de modificación de cierros de la Escuela Militar, que le aporta sin duda un valor adicional a la circulación por la Av. Presidente Riesco, contribuyendo además a la seguridad y control social sobre el espacio público en el tramo en que se modificó el cierro. También se observa una gran cantidad de pequeñas plazas dentro de distintos barrios, que entregan la posibilidad de

<sup>61</sup> Ver en línea en: <https://insights.arcgis.com/#/embed/017b497bed394412a8det4917a95a808>. Corresponde a datos del año 2018.

<sup>62</sup> El porcentaje de población atendida por el sistema de plazas relaciona la cantidad de personas que viven a menos de 400 metros de distancia de una plaza pública respecto del total de la población urbana de la comuna. Ver en línea en: <https://insights.arcgis.com/#/embed/517716e21e1b48f6be54c65f4a481e12>.

<sup>63</sup> Este indicador mide la distancia mínima promedio ponderada por población entre el centro geométrico de cada manzana censal y la plaza pública más cercana (con superficies de entre 450 y 19.999 m<sup>2</sup>). Ver en línea en: <https://insights.arcgis.com/#/embed/0ef973ee4e2c42fba0fb78d87579d1e1>.

<sup>64</sup> Este indicador mide la distancia mínima promedio ponderada entre el centro geométrico de cada manzana poblada y los parques públicos (áreas verdes con superficie mayor o igual a 2.000 m<sup>2</sup>). Ver en línea en: <https://insights.arcgis.com/#/embed/895efc6874614a3c9b74bd4c939de17>.

crear un sistema articulado de áreas verdes con equipamiento y actividades programáticas acorde a las especificidades de usuarios, según la caracterización de la población comunal.

Respecto a nuevas áreas verdes de gran superficie, tal como se mencionó hay un alto potencial de consolidar en el piedemonte el Paseo Pie Andino, existente en los instrumentos de planificación metropolitana y comunal, posicionándolo como una importante avenida parque y corredor intercomunal. Además, tanto el Cerro Apoquindo como el Cerro Calán son atractivas áreas naturales con posibilidades de intervención para instaurar nuevos parques con un paisajismo más vinculado a la flora precordillerana.

A esto se suman las posibilidades de generar áreas verdes más sustentables y de aprovechar la geomorfología de la

comuna para potenciar sus atractivos naturales, integrándola con su territorio precordillerano a través de la generación de Parques Quebradas. En esta línea, se prevé la necesidad de forestación de parte de su territorio precordillerano, con el fin de aumentar el número de metros cuadrados de áreas verdes, además de generar nuevos parques comunales e intercomunales (Pie Andino, Cerro Calán, Cerro Apoquindo) y consolidar los existentes (Parque Intercomunal Oriente), contribuyendo con ello al cuidado del medio ambiente y al confort térmico de la ciudad.

Las Condes tiene el potencial para constituirse como una comuna más natural, más verde, ecológica, respetuosa de su medio ambiente y con mejor espacio público de la Región Metropolitana.

### D03.- Arbolado Urbano

Cuidar del patrimonio arbóreo es fundamental para esta comuna. La diferencia de temperatura entre un área urbana con medidas de mitigación como techos verdes y reforestación y una sin ellas puede llegar a ser de aproximadamente 8° C (Villanueva-Solis et al. 2013), y en eso la masa arbórea juega un rol principal. Por esta razón, la Municipalidad cuenta con una base de datos y registro del arbolado urbano y un servicio de mantención que contempla tratamiento fitosanitario, podas, talas, reposición, y estudio de condición y riesgos que ellos puedan presentar.<sup>65</sup>

En la Tabla N° 1 se presentan las especies arbóreas existentes en la comuna, las cuales están georreferenciadas, permitiendo contar con una base de datos, que asocia las características de la especie y su ubicación en línea con el sistema informático de gestión del arbolado urbano. De esta manera las mantenciones, sea control fitosanitario, podas para despeje de cableado aéreo, despeje de semáforo, levantamiento del follaje por seguridad o extracción, quedan registradas en el tiempo. Esto permite que, a partir de la información y datos levantados, se pueda evaluar el comportamiento de las especies y su implementación en un determinado perfil de calle.<sup>66</sup> Así todo, es relevante señalar la disminución del total de especies entre los años 2012 y 2020, en un 11,44%, probablemente afectados por la situación de sequía imperante en la zona central del país.

Las especies que presentan el más alto porcentaje de disminución son: Dracaena (75,38%); Sófora (70,77%); Ciruelo de Flor (60,25%); Ciprés (57,79%); Aromo Australiano (52,70%); y, Espino (48,36%). Por otra parte, entre las especies que aumentaron su participación en el total del arbolado comunal, se encuentran el Jacarandá y el Quillay, que crecieron en un 165,98 % y 142,86%, respectivamente.

Con relación a las especies que componen el arbolado en la comuna, es posible indicar que para su selección se analizan características como la adaptación al clima que tiene cada especie, su eficiencia hídrica, la condición particular del perfil de la calle, la superficie de la platabanda, y la ubicación en que se plantará. Esto considerando las interferencias existentes, como cableado aéreo, profundidad de suelo, señalética, tránsito vehicular, horas de sol, entre otras. Así se puede establecer la especie más adecuada para cada calle o zona.

Por otra parte, en relación con las especies existentes, se puede señalar que dentro de la mantención y gestión de arbolado se está implementando una política gradual que considera el reemplazo de los ejemplares que se encuentran en peor condición o secos. De esta manera, aquellas especies que han presentado peor adaptación a las condiciones ambientales de

<sup>65</sup> Municipalidad de Las Condes, Dirección de Parques y Jardines, Departamento de Mantención, Patrimonio Verde.  
<sup>66</sup> Ibidem.

Tabla N° 1  
Rol de Arbolado Comunal por Especie y % del Total Comparado 2012 -2020

Especie	Año 2012		Año 2020		Aumento y/o Disminución	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
Liquidámbar	19.833	18,66	11.150	18,81	- 2.083	- 10,50
Quercus de Rio	17.810	16,98	8.400	15,29	- 1.910	- 10,72
Acer negundo	11.003	10,36	7.580	8,06	- 3.423	- 31,11
Tulipero	1.950	1,85	1.100	1,52	- 850	- 43,59
Melia	6.167	5,81	5.620	5,98	- 547	- 8,87
Fraxino	5.600	5,31	1.570	2,75	- 1.122	- 20,01
Platano Oriental	4.049	3,81	4.020	4,21	- 29	- 0,72
Falcataria	1.091	1,03	2.150	2,29	+ 1.059	+ 96,88
Olmo	2.589	2,44	2.150	2,29	- 439	- 16,96
Fraxino	1.264	1,19	1.000	1,06	- 264	- 20,88
Jacaranda	2.222	2,09	5.910	6,28	3.688	165,98
Quercus	2.111	2,01	3.000	3,22	1.051	+ 50,00
Acer pseudoplatano	1.943	1,83	1.400	1,49	- 543	- 27,95
Filix	1.800	1,71	1.540	1,64	- 260	- 14,44
Pimiento	1.454	1,37	1.540	1,64	86	5,91
Samolita	1.390	1,31	1.000	1,06	- 390	- 27,99
Sofora	1.300	1,22	180	0,19	- 920	- 70,77
Taxus	1.033	0,97	500	0,53	- 533	- 51,59
Crespon	854	0,80	640	0,67	- 214	- 25,06
Eschinus	790	0,75	600	0,64	- 190	- 24,05
Ailanto	649	0,61	460	0,49	- 189	- 29,12
Podocarpus neriifolius	605	0,57	280	0,29	- 325	- 53,72
Ciprés	616	0,58	260	0,28	- 356	- 57,79
Arcebuto de Chile	597	0,56	280	0,29	- 317	- 53,10
Roble Americano	572	0,54	590	0,63	+ 18	+ 3,15
Alnus	528	0,50	180	0,19	- 348	- 65,91
Washingtonia filifera	514	0,48	510	0,54	- 4	- 0,78
Cerezo	490	0,46	4.980	5,29	+ 4.022	+ 821,91
Castano de la India	505	0,48	630	0,67	125	24,75
Acer negundo	370	0,35	280	0,29	- 90	- 24,32
Palagua	441	0,42	260	0,28	- 181	- 41,04
Alnus	413	0,39	180	0,19	- 233	- 56,42
Peumo	407	0,38	510	0,54	103	25,31
Alnus	380	0,36	220	0,23	- 160	- 42,11
Otros	10.008	9,42	8.196	8,71	- 1.812	- 18,11
<b>TOTAL</b>	<b>106.195</b>	<b>100,00</b>	<b>94.046</b>	<b>100,00</b>	<b>-12.149</b>	<b>-11,44</b>

Fuente: Elaboración propia en base a información de la Dirección de Parques y Jardines, Municipalidad de Las Condes.

la ciudad y que fueron plantadas en ciertos periodos del desarrollo urbano comunal, como Prunus y Acer negundo, son reemplazadas por otras que se comportan mejor y poseen una vida útil superior.

Devoto (2023) incorpora el análisis de la cobertura arbórea comunal, contabilizando 235.852 unidades (árboles en predios privados 181.848), con diámetro promedio de 5,50 metros de copa, arrojando como resultado 462,98 hectáreas de cobertura arbórea y, por tanto, en promedio alcanza al 10,50%, que representa aproximadamente la mitad de lo que poseen las ciudades de Barcelona, Madrid y Los Ángeles. Cabe mencionar que la recomendación de la OMS es tener al menos un 30% del área total del suelo urbano cubierto con árboles, siguiendo el ejemplo de ciudades como Singapur (29,3%) u Oslo (28,8%). La mayor problemática que presenta este dato es que los árboles de predios privados no están protegidos como los árboles urbanos de calles y parques, por lo que cambios normativos en polos de desarrollo, pueden ocasionar variaciones importantes con respecto a la actual estructura, especialmente en las áreas que tengan menor provisión de otras tipologías de espacios verdes.<sup>67</sup>

A continuación de las imágenes que siguen, se ofrece la síntesis de los resultados del análisis estratégico, referido a la geomorfología camunal, áreas verdes y arbolado urbano, expresado en fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas:

<sup>67</sup> Devoto M., Carolina (2023). Diagnóstico Plataforma Socio Ecológica e Infraestructura Verde. Informe Preliminar Actualización PRC – LC Municipalidad de Las Condes, Dirección de Asesoría Urbana



Figura N° 48  
Arbolado Comunal

Fuente: Elaboración propia, en base a cartografía Dirección de Parques y Jardines.

Figura N° 49  
Estructura Verde Comuna de Las Condes

**SIMBOLOGÍA**

- Nucleos
- Nodos
- Stepping stones
- Quebradas
- Canales
  
- Estructuras no consolidadas**
- Nucleos no-consolidados
- Corredores intercomunales
- Corredores locales



Fuente: Devoto M., Carolina (2023). Diagnóstico Plataforma Socio Ecológica e Infraestructura Verde. Informe Preliminar Actualización PRC – t.C. Municipalidad de Las Condes. Dirección de Asesoría Urbana.

### Fortalezas

- Escenario natural de gran superficie para la actividad recreacional, deportiva, educacional, contemplativa de la flora y fauna, y apropiado para la investigación científica.
- La Av. Paseo Pie Andino y el Parque Pie Andino representan el límite natural a la expansión urbana de la comuna.
- Patrimonio paisajístico de carácter precordillerano, con diversidad de componentes: quebradas, cerros isla, cursos de agua, flora y fauna endémica, y montaña.
- Cumple con estándar de distancia a Plazas Públicas (hasta 400 m).
- Cumple con estándar de distancia a Parques Públicos (hasta 3.000 m).
- Existencia de Parques Públicos Consolidados: Parque Araucano, Parque Juan Pablo II, Parque los Dominicos, Parque Montegrande y Parque Santa Rosa de Apoquindo.
- El 100% de la población es atendida por el sistema de parques.
- Alta calidad paisajística relacionada con el verde urbano.
- Posee más de un 10% de cobertura arbórea.
- Diversidad de especies arbóreas en los parques, plazas y espacios públicos.
- Importante superficie de áreas verdes y arborización en predios privados e institucionales.

### Oportunidades

- Territorio sobre la cota 1.000 m.s.n.m. protegido por el instrumento de planificación territorial de escala metropolitana.
- Los parques quebradas, parques urbanos, cauces, estadios, elementos constitutivos de un sistema de infraestructura verde se encuentran protegidos por los instrumentos de planificación territorial de escala metropolitana y comunal.
- Existencia de una forma de gobernanza a través de la Asociación de Municipalidades Parque Cordillera.
- La obligatoriedad de elaborar y/o actualizar el Plan de Acción Comunal de Cambio Climático, Plan Comunal para la Reducción de Riesgo de Desastres y Plan Comunal de Desarrollo Turístico.
- El plan de la gestión de la administración municipal que incorpora el pilar de la sostenibilidad y la financiación de proyectos de recuperación de los cerros islas.
- Existencia de una mayor conciencia social respecto del desarrollo sostenible y la necesidad de cambios para frenar el calentamiento global.

- Existencia de universidades y otras instituciones con terrenos de gran superficie localizados sobre la cota 1.000 m.s.n.m.

### Debilidades

- La propiedad del suelo en manos de privados y, por tanto, fuera del alcance de la destinación de éstos desde el Estado o el Municipio.
- La tuición normativa del territorio sobre la cota 1.000 m.s.n.m. recae en una diversidad de organismos y servicios públicos.
- Existencia de la Falla de Ramón.
- Inexistencia de un plan maestro general de la precordillera vinculante para las acciones que se pretenden llevar a cabo en el territorio.
- Carencia de infraestructura mínima para aportar los servicios demandados por quienes vistan la zona o la usan para diversas actividades.
- Inexistencia de planes de forestación y recuperación de la flora y fauna del territorio sobre la cota 1.000 m.s.n.m.
- Inexistencia de planes que posibiliten desarrollos productivos asociados a las actividades forestales y agropecuarias sobre la cota 1.000 m.s.n.m.
- Estándar de superficie de plazas y parques públicos por habitante bajo el 50% del establecido.
- Estándar de población atendida por el sistema de plazas públicas no alcanza al 75% de ésta.
- Alta concentración de parques y plazas en la zona poniente de la comuna. Se observa un déficit en zona oriente de la comuna, donde las áreas verdes son principalmente privadas, o están asociadas a áreas verdes en aceras y bandejones centrales.
- Superficies eriazas y deforestadas en cerros islas y piedemonte, con bajo control de accesos y cierros vulnerables.
- Parque Intercomunal Oriente sin paisajismo, excedido en los porcentajes de actividades complementarias y con actividad incompatibles con los requerimientos de complementariedad del uso de área verde.
- Bajo nivel de articulación y conectividad de la trama urbana en el área próxima a la Av. Pie Andino y su parque.

- Ausencia de una política para la conservación y aumento de la superficie del Bosque Pie Andino.
- Carencia de planes de infraestructura pública que permita la infiltración y recolección de aguas.
- Red de canales de regadío sin catastro ni mantención adecuada.
- Imposibilidad de resguardar la mantención de la cobertura vegetal, dada la alta superficie en propiedad privada.

#### Amenazas

- Presión inmobiliaria para desplazar el actual límite urbano y localizar sobre la cota 1.000 m.s.n.m. viviendas y equipamientos.
- Escasa o nula participación municipal en la aprobación de los cambios de destino del suelo, para fines ajenos a las actividades agropecuarias, forestales o ganaderas en el territorio comunal sobre la cota 1.000 m.s.n.m.

- Autorización de proyectos de equipamiento por la SEREMI – MINVU sobre la cota 1.000 m.s.n.m.
- Uso masivo del piedemonte y la precordillera, con actividades que generan erosión del suelo, dañan la arborización existente, la flora y fauna.
- Escaso control sobre el territorio, dada su dimensión, impidiendo actuar preventivamente y no en forma reactiva.
- Tala masiva de árboles en la propiedad privada por proyectos de densificación y pérdida de arbolado urbano por plantación de especies de alto consumo hídrico.
- Estudios de normas generales para prevenir efectos de las caídas de árboles y otros que no consideran las realidades locales.
- Eventos climáticos extremos y escasez hídrica que atenta contra la vegetación existente el parques, plazas y espacios urbanos.







CONSEJO  
EL PODER MUNICIPAL  
**JUNTOS  
CONSTRUIMOS  
NUESTRO BARRIO**

WIND BAL  
Celebra la na  
Andrés

### E01.- Aceras, Paseos y Otros Recorridos

#### Aspectos Principales

Estos aspectos están referidos al carácter del espacio público, con el propósito de visualizar el impacto en éste del verde urbano, de los paseos peatonales, la accesibilidad universal, el tipo de pavimento y el alumbrado público, pues el tratamiento que existe influye en las percepciones de calidad del espacio público.

#### Rutas verdes:

Como se ha señalado, la comuna cuenta con una gran cantidad de parques y áreas verdes relevantes y de

gran tamaño, con distintos grados de consolidación, que no están interconectadas ni forman parte de un sistema verde integrado. Debido a esto, un objetivo comunal es intervenir algunas de las vías existentes, para reemplazar extensiones de césped y constituir espacios verdes con vegetación y arbolados de bajo consumo hídrico, que sean un vínculo de interconexión entre los distintos ecosistemas urbanos de la comuna. Con esto se crea una red de infraestructura verde y plataforma ecológica, dentro de la cual tanto las personas como la fauna urbana puedan desplazarse entre distintas áreas verdes utilizando estas rutas verdes ecológicas.

Figura N° 50  
Red de Infraestructura Verde Existente



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

En estas rutas, en función de su ancho, longitud y condiciones específicas, se podrían considerar además de los senderos peatonales rutas para bicicletas y espacios para actividades deportivas y recreativas.

Un objetivo de la implementación de rutas verdes es generar una movilidad sostenible, al aumentar la superficie de sombra y vegetación resistente a las condiciones climáticas en los espacios públicos, lo que permite mitigar las temperaturas, rebajándolas y contribuyendo así a las condiciones de confort ambiental, y estimulando su uso por parte de los vecinos. También se busca promover la protección y diversificación de la biodiversidad urbana.

#### Paseos Peatonales:

En la comuna se ha desarrollado una serie de paseos en aceras de zonas de alta demanda peatonal, como el eje Apoquindo, Rosario Norte, entre otros. El fin es consolidar el espacio público a través de un diseño urbano de calidad y que sea reconocible, a través del uso de pavimentos específicos por vía o zona, y con un diseño modular. También se incorporan luminarias y arbolado característico que complementan y caracterizan a cada paseo.

En el caso del sector El Golf Norte, los paseos peatonales constituyen un circuito que une Av. Isidora Goyenechea por el norte, El Golf por el oriente, Av. Apoquindo por el

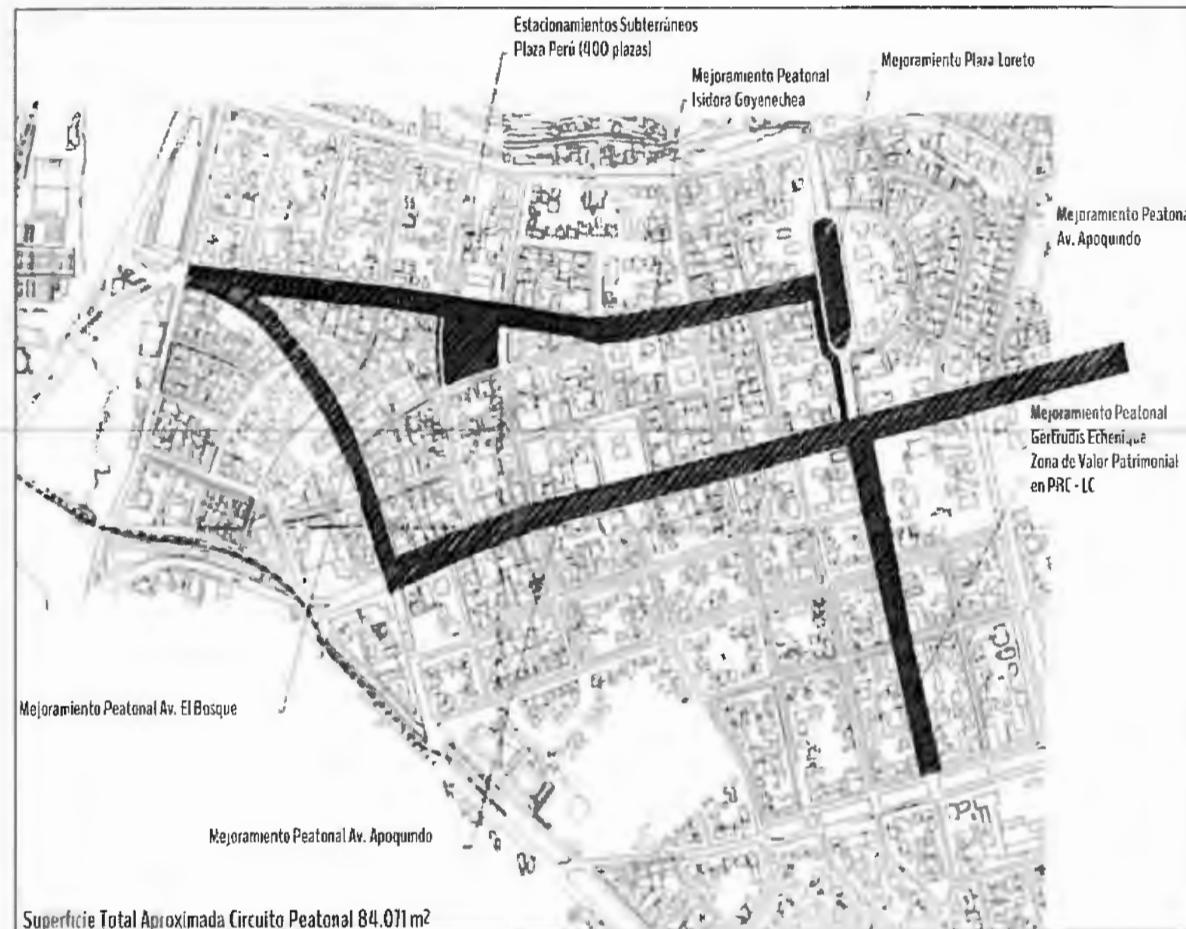


Figura Nº 51  
Paseos Peatonales en  
Sector El Golf

Fuente: Elaboración propia  
Dirección de Asesoría Urbana.

sur y Av. El Bosque por el poniente. Este circuito de mejoramiento peatonal tiene el objetivo de generar una plataforma generosa para apoyar la actividad de restaurantes y estimular un circuito gastronómico y turístico en Av. Isidora Goyenechea y El Bosque, que es sin duda un punto atractivo de la comuna. Sumado a esto, se vinculan los estacionamientos subterráneos Plaza Perú e Isidora Goyenechea, que permiten reducir el espacio de automóviles estacionados en calzadas para entregar mayor espacio a los peatones del sector.

Este sistema de paseos peatonales constituye una zona límite entre una zona comercial y de oficinas al interior, y una zona residencial que la envuelve. Se forma así un espacio público vitalizado en las semanas, por la superficie interior del polígono de carácter mixto, con vivienda, oficina y comercio (Uso Comercial N° 2 en el PRCLC), y los fines de semana es la expansión del barrio residencial en altura que se extiende entre Av. Isidora Goyenechea y Av. Presidente Riesco (Uso Vivienda N° 2 en el PRCLC). Ello permite un espacio público activo, con control social en distintos horarios y días, lo que contribuye a su seguridad (ver Figura N° 55).

La consolidación de este circuito no es azarosa, constituye una acción de planificación e inversión coordinada. En la cual el mejoramiento peatonal y proyecto de inversión, buscan reforzar la acción de planificación contenida en el plan regulador, contribuyendo a mejorar la funcionalidad urbana y estimulando el atractivo turístico comunal que representa el área de restaurantes en Av. El Bosque y Av. Isidora Goyenechea, actividad componente de la base económica comunal. Tal vez pudiera incluso ser recomendable, previa evaluación y reorganización

de rutas, el cierre temporal o permanente de algunas de estas vías al tránsito vehicular, para fortalecer las actividades de borde de las avenidas y estimular un espacio público capaz de convocar con mayor fuerza y programas atractivos a la comunidad local.

Paseos ejecutados (ver Figura N° 56) y en ejecución:

1. Circuito El Golf Norte (Isidora Goyenechea – El Golf – Apoquindo – El Bosque)
2. Visviri, acera oriente
3. La Pastora (Reyes Lavalle – Isidora Goyenechea)
4. Enrique Foster (tramo Av. Apoquindo – Presidente Riesco)
5. Apoquindo (Av. El Bosque – San Pascual) y (Rosario Norte – Esteban Del Orto)
6. Apoquindo (Tomás Moro – Parque Los Dominicos acera sur)

Figura N° 52  
Paseos Peatonales Existentes



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

7. Rosario Norte (tramo Av. Apoquindo – Presidente Riesco)
8. Las Condes (bifurcación Av. Apoquindo – Carol Urzúa)
9. Camino El Alba (esquina Av. Apoquindo – Camino El Alba acera sur)
10. Av. Cristóbal Colón (tramo Manquehue – Robinson Crusoe)
11. Av. Padre Hurtado (tramo Patagonia – Avenida Cristóbal Colón)

En la misma línea, el mejoramiento peatonal de la calle Rosario Norte vincula el sector de oficinas “Nueva Las Condes” con la estación de Metro Manquehue, ofreciendo un espacio de circulación amplio para los desplazamientos peatonales y la reducción del espacio público para el tráfico vehicular, con medidas de diseño destinadas a prevalecer a los peatones y reducir la velocidad vehicular máxima a 30 km/h.

Los paseos peatonales existentes se desarrollan en aceras anchas, en ocasiones con reducción de pistas vehiculares, pero no constituyen vías exclusivamente peatonales. Tal como señaláramos con anterioridad, en el sector El Golf y vista la actividad turística de restaurantes, podría evaluarse el cierre temporal del flujo vehicular para actividades culturales, conciertos de navidad, música y degustaciones, que convoquen a la comunidad, para en el largo plazo estudiar la peatonalización de ciertas áreas en zonas centrales de la comuna.

Respecto al estudio de funcionamiento de los paseos ya construidos en Las Condes, es posible tomar como ejemplo la convivencia de distintos modos de movilidad, en específico automóvil - peatón, la cual ha funcionado de forma exitosa en los virajes desde Av. Apoquindo a la vía secundaria Rosario Norte, que se ha constituido como un paseo conector entre el Metro Manquehue y el barrio de oficinas Nueva Las Condes, que con la operación de la Línea 7 del tren metropolitano, se unirá a la estación Parque Araucano.

En los barrios de oficinas la demanda de uso los fines de semana baja considerablemente, quedando la mayoría de los espacios públicos desiertos o con un bajo nivel de uso. Es un desafío para el diseño urbano de la comuna conformar espacios públicos dinámicos, con una mixtura de usos y actividades con funcionamiento

horario que reactive estos lugares para el uso de la comunidad residente próxima y los visitantes de Las Condes en todos los días y horarios.

Tanto el desarrollo de áreas verdes contiguo a las aceras, como la variación de los criterios de prevalencia de peatones sobre vehículos y las fórmulas de convivencia vial de vehículos y ciclos, permiten repensar la forma y superficie de los espacios públicos destinados a la función de vialidad, lo que debiera contribuir en la línea de la sostenibilidad con un incremento de áreas peatonales. Con esto se plantea la posibilidad de realizar nuevos proyectos de rutas verdes que sirvan como conectores entre parques y plazas, y paseos que generen un circuito en zonas de interés patrimonial y cívico.

Este mejoramiento peatonal se ha consolidado en algunas vías principales como Av. Apoquindo, El Bosque, Isidora Goyenechea y Av. Las Condes, asociado al traslado del tendido eléctrico aéreo a subterráneo, soterrando el cableado, criterio que debiese tener continuidad. Esto contribuye a configurar un espacio público más funcional y seguro, al generar un despeje visual que posibilita un mayor control social desde los edificios, locales y los vehículos que circulan, además de comfortable al mejorar sustantivamente los desplazamientos para los vecinos y visitantes con movilidad reducida. Esto debido a que hay un mayor espacio disponible para circular sin obstáculos debido a la eliminación de postes y tensores que arriostan la postación eléctrica y de corrientes débiles. Asimismo, el soterramiento de cables ayuda a evitar accidentes de tránsito generados por la caída de cableado debido a choques de altura con camiones de transporte pesado. Fortalecer la red peatonal es otro de los ejes de interés para la comuna, esto a través del diseño de paseos peatonales, la definición de calles o pistas exclusivas, el mejoramiento de aceras, la continuidad de los bulevares y la definición de calles templadas con prioridad peatonal.

#### **Rutas Peatonales Accesibles:**

Con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y de todas aquellas personas que concurren a la comuna de Las Condes, ya sea por motivos de estudio, trabajo, diversión o requerimiento

de equipamientos, la Municipalidad, se ha empeñado en adecuar progresivamente el espacio público a todos sus usuarios. Por lo mismo, se han implementado franjas sobre aceras y realizado modificaciones en cruces de calzada para facilitar el desplazamiento de los vecinos, especialmente de las personas con capacidades diferentes. Esto a través de un plan que integra acciones que entregan facilidades a su desplazamiento.

Para su ejecución, se ha priorizado su realización en zonas de alto tráfico peatonal, principalmente entornos de estaciones de Metro y paraderos de locomoción colectiva cercanos a éstas, además de los paseos peatonales anteriormente descritos.

Las principales acciones se orientan a mejorar la calidad de los pavimentos y darles continuidad, mejorar las pendientes, eliminar los tensores y postes mozo que pudieran afectar la circulación, además de la implementación de huellas táctiles en los anchos de vereda en que la normativa lo exige. Se adecuan además los cruces con un mayor espacio libre para las esperas, un mayor ancho para mejorar la capacidad del cruce peatonal, una menor pendiente en los rebajes de solera y la incorporación de elementos sonoros de información y precaución.

Junto con los paseos urbanos implementados y el mejoramiento de rutas que consideran accesibilidad universal, se detecta la necesaria consolidación del eje Apoquindo en los tramos en que aún no hay intervención, además de la consolidación del sistema de paseos de El Golf. Situación similar en los corredores de las vías: Las Condes, Cristóbal Colón, Francisco Bilbao, Padre Hurtado, San Francisco de Asís, Manquehue, Américo Vespucio y Camino El Alba. También se detectan flujos peatonales importantes en el sector de Colón Oriente y Cooperativas, los que pudiesen constituir materia de una propuesta de paseos peatonales locales que se tratará en otro apartado.

Ahora bien, es necesario destacar que esta inversión pública requiere la inversión complementaria de los proyectos inmobiliarios que, al densificar bajo las condiciones urbanísticas contenidas en el plan regulador urbanizan nuevamente su frente público bajo un plano de Tratamiento de Espacio Público (TEP). Esta acción colaborativa, asumida por las inmobiliarias, se

materializa en el mejoramiento de su frente con distintas acciones, como el soterramiento de redes, reemplazo de pavimentos, arborización, iluminación peatonal y nuevo mobiliario urbano. Lo anterior resulta fundamental para multiplicar la acción urbanística y favorecer la percepción ciudadana de un mejoramiento general de los espacios públicos, en el contexto de espacios públicos sometidos a procesos de densificación. De no ser así se haría prácticamente inviable y poco equitativo realizar este mejoramiento solo con el presupuesto municipal.

Para maximizar el efecto multiplicador de las acciones individuales, resulta fundamental la coordinación de los estándares y características técnicas que se exigen en distintas avenidas de la comuna para esta nueva urbanización de los frentes públicos. Estandarizar dicho proceso resultará en un beneficio para acortar los plazos de las aprobaciones y dar certeza a la continuidad de la solución técnica de materiales, arborización y mobiliario urbano que se busca implementar en cada avenida.

Cabe mencionar por último que existe la necesidad de dar continuidad a esta política pública. Deberá revisarse entonces esta política colaborativa público-privada a la luz de las disposiciones de la Ley N°20.958 que fija la obligatoriedad del PIIMEP.

#### **Pavimentación:**

La comuna cuenta con aproximadamente 700.000 metros lineales de pavimentos de calles, con 5.100.000 m<sup>2</sup> de pavimentos de calzada y 1.500.000 m<sup>2</sup> de aceras. Estos deben mantenerse, repararse y/o renovarse periódicamente.

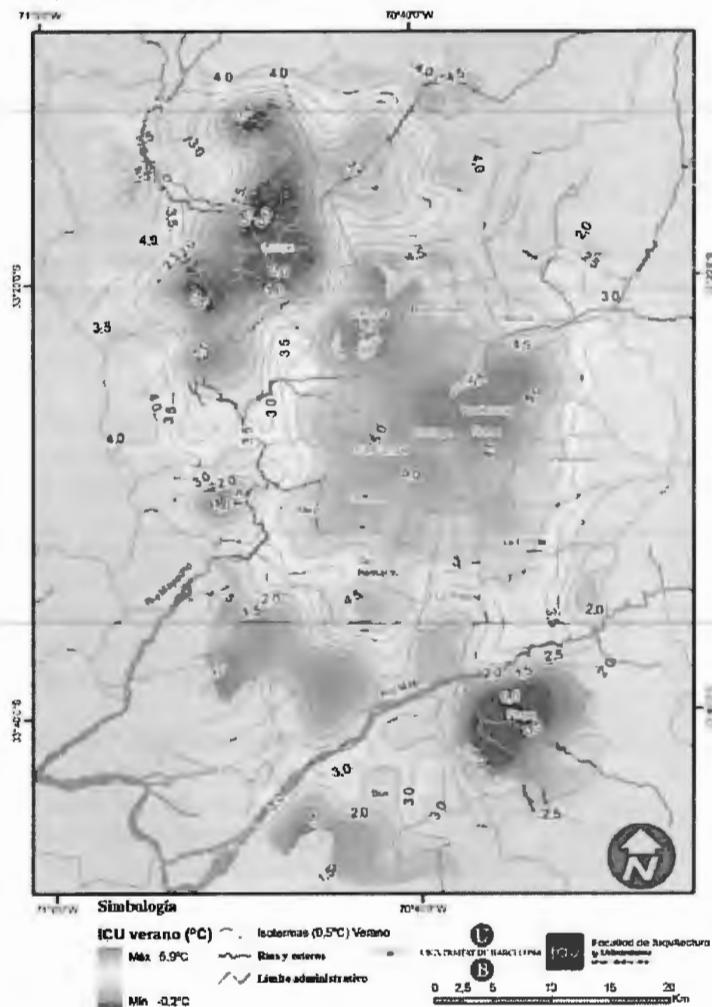
En esta materia, resulta fundamental plantear un nuevo enfoque respecto al proceso de pavimentación de calzadas y aceras que considere el problema del calentamiento de la ciudad. El pavimento tiene un alto índice de reflectancia solar, lo que aporta en el aumento de temperaturas, extremando la isla de calor sobre la ciudad. Respecto a lo anterior es necesario precisar que:

La condición artificial del medio urbano modifica el consumo de energía y el confort térmico. El incremento de las temperaturas de una ciudad en relación con las áreas periféricas conduce a la formación de una Isla de Calor Urbana. Es por ello, que trabajar sobre las propiedades termo-físicas de los materiales (techos, pavimentos y

fachadas) es una estrategia de mitigación viable para disminuir las temperaturas de una ciudad.<sup>68</sup>

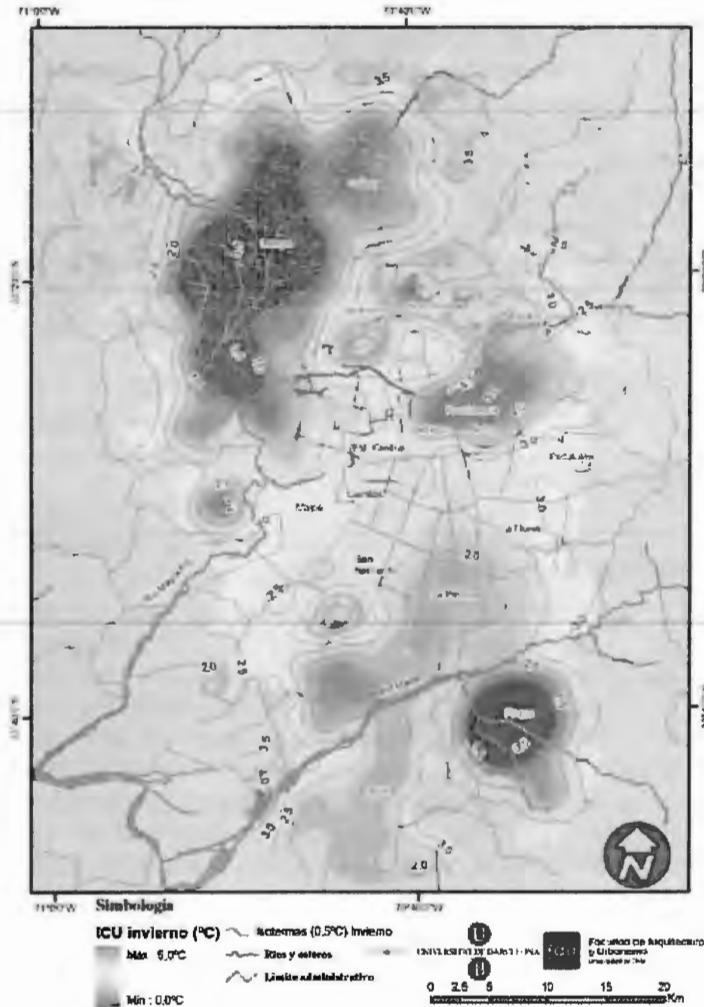
En esta línea, es importante que cada acción sobre la ciudad asuma la responsabilidad en la reposición de los materiales que se utilizan en sus espacios públicos, ya que:

Figura N° 53  
Mapa de Isla de Calor Urbano de Santiago de Chile – Verano



Fuente: Sarricolea, P. (2012). *La isla de calor urbana de superficie y sus factores condicionantes. El caso del área metropolitana de Santiago de Chile* [Tesis de Doctorado. Departamento de Geografía Física y Análisis de la Universidad de Barcelona]. En: <https://www.tdx.cat/handle/10803/86936#page=15>. Figura 4.4, p. 115.

Figura N° 54  
Mapa de Isla de Calor Urbano de Santiago de Chile – Invierno



Fuente: Sarricolea, P. (2012). *La isla de calor urbana de superficie y sus factores condicionantes. El caso del área metropolitana de Santiago de Chile* [Tesis de Doctorado. Departamento de Geografía Física y Análisis de la Universidad de Barcelona]. En: <https://www.tdx.cat/handle/10803/86936#page=15>. Figura 4.6, p. 117.

Los materiales que componen los espacios urbanos absorben la radiación solar e infrarroja y disipan hacia la atmósfera parte del calor acumulado. Es decir que el rol de la envolvente urbana desempeña un papel decisivo en la reducción de las ganancias térmicas y el sobrecalentamiento de una ciudad.<sup>69</sup>

La Figura N° 57 y la Figura N° 58 ofrecen una visión de las islas de calor urbano y sus condicionantes, como, por los materiales que se utilizan en sus espacios públicos, ya que:

La isla de calor, al reducir la humedad del aire no solo aumenta el consumo energético por refrigeración, sino que aumenta también los gases de efecto invernadero, aportando de forma negativa al cambio climático. Afecta además a la salud de las masas arbóreas emplazadas dentro de la ciudad y en las áreas próximas a ella, contribuyendo a su reducción y con esto al aporte de humedad que entregan al ambiente. Esto también incide en la circulación natural del aire en la cuenca, ya que evita el ingreso del aire fresco y nubes que favorecen la precipitación en época de lluvias.

Figura N° 55  
Imagen Termográfica de un Cruce Peatonal



Fuente: <https://storymaps.arcgis.com/>.

<sup>69</sup> M. J. P. Ferrás, F. y M. Fernández (2012) "El efecto isla de calor urbano y su mitigación en las ciudades", *Revista de Arquitectura*, vol. 16, n.º 3, p. 107 - 123. <https://doi.org/10.15445/ra.v16n3.107-123>

<sup>70</sup> Véase p. 122

<sup>71</sup> Municipalidad de Las Comas, Dirección de Servicios Públicos e Infraestructura. Porcentaje calculado en base al promedio de ahorro comparado entre los años 2017 y 2019.

#### Alumbrado Público:

La comuna tiene actualmente una cobertura del 100% de alumbrado público en sus calles, plazas y espacios públicos. En el territorio comunal, la cantidad asciende a 44.569 luminarias, cuyo gasto mensual es pagado por el Municipio.

Con el propósito de disminuir el consumo eléctrico en la comuna, se implementó un recambio de las luminarias preexistentes por luminarias LED. Las nuevas luminarias aumentan la potencia lumínica y con ellos la seguridad de los espacios públicos, y a su vez, reducen los costos de mantención y consumo. El porcentaje de ahorro monetario para el presupuesto municipal, respecto al sistema preexistente, es de 44% y el porcentaje de ahorro en consumo equivale al 48%<sup>70</sup>. La recuperación de la inversión del cambio se produce en un período de 50 meses. Cabe mencionar que el total de los postes del alumbrado público comunal se abastece con energía 100% limpia y renovable de la Planta Temsolar Cerro Dominador. Debido a este convenio se suma además un 21% de ahorro anual del total del consumo eléctrico comunal.

Es necesario vincular lo anterior con lo que se describe respecto de la capacidad de telegestión de los servicios municipales. Tales como luminarias públicas, riego de parques, estacionamientos, retiro de residuos, contaminación ambiental, temperatura, humedad y presión atmosférica, congestión vehicular y ruido. El reemplazo masivo de luminarias permitió colocar sensores en las mismas para gestionar la potencia lumínica por sector o área, considerando las necesidades de las distintas estaciones. Todo esto se encuentra vinculado a las acciones de innovación y ciudad inteligente que desarrolla el Municipio.

Por otro lado, se pretenden instalar nuevos puntos lumínicos en zonas que tengan un nivel inadecuado de iluminación pública. Es interesante enlazar esto con otra materia que se describe en otro apartado y es que la instalación en las luminarias de sensores de control de luminosidad, que es a su vez compatible con las políticas de seguridad comunal.

## E02.- Actividades en el Espacio Público

### Aspectos Principales

Avanzando en la revisión de las distintas variables urbanísticas sugeridas por la guía del CNDU relevantes para la formulación de este plan, identificaremos a continuación aquellas actividades que se realizan ocupando como soporte los espacios públicos de la comuna.

La movilidad la asociamos en general a los desplazamientos por trabajo, compras, estudio, trámites, todas ellas con un objetivo concreto. Sin embargo, debemos precisar que un espacio urbano de calidad, junto con resolver con ciertos estándares de funcionalidad el motivo del viaje, debe igualmente evocar, estimular y favorecer la realización en el mismo de actividades ocasionales y sociales que incentiven la vida social en la ciudad<sup>71</sup>. La vida pública se alimenta del café de la espera, los encuentros de la feria, el asiento compartido de adultos mayores en una plaza, las familias alrededor de los juegos infantiles de las plazas, la singularidad de un espacio o edificio de la ciudad que facilite el encuentro y el descanso de los oficinistas en los espacios bajos de su edificio. Es el espacio urbano el que nos acoge en nuestros itinerarios peatonales, para reconocernos como ciudadanos y soportar la vida pública y social de la ciudad.

En esta misma línea, un buen espacio público debe tener los estándares de confort para dar una respuesta a su funcionalidad, con un ancho y pendiente que permita una movilidad inclusiva, con superficies continuas sin obstáculos, debe ser iluminado y contar con mobiliario de apoyo. Además, para la comunidad debe presentar condiciones óptimas de seguridad, limpio, protector, acogedor, con historia, atractivo, evocador, simple, entendible, conectado, accesible, vital, caminable, continuo, sostenible, especial, único, alegre, cooperativo, convocante, comunitario, amigable. Todos estos calificativos sirven para ilustrar que el espacio público en la ciudad es mucho más que su funcionalidad. Debido a esto, las actividades que convocan a la comunidad de los vecindarios adquieren especial relevancia.

Algunas de esas actividades son:

#### Ferías Libres y Otras:

- *Feria Los Dominicos*: Ubicada en General Blanche con Padre Hurtado Sur. Utiliza una estructura liviana modular transitoria y retirable en el área de estacionamientos contigua al Pueblito de Artesanos del Parque Los Dominicos. Tiene una

superficie aproximada de 850 m<sup>2</sup> y funciona los días sábado.

- *Feria Chacareros de Manquehue*: Ubicada en Av. Manquehue con Isabel La Católica. Utiliza una tenso-estructura instalada por el municipio en un área de estacionamientos ubicada en el bandejón central de Av. Manquehue. Ocupa una superficie aproximada de 960 m<sup>2</sup> y funciona miércoles y domingo.
- *Feria Presidente Riesco*: Localizada en Av. Presidente Riesco con Av. Manquehue. Se instala en el área de estacionamientos del parque Juan Pablo II, utilizando una estructura metálica existente. Su acceso es por Av. Presidente Riesco y se ubica al oriente de la avenida Manquehue. Tiene una superficie aproximada de 819 m<sup>2</sup> y funciona los días domingo.
- *Feria Bilbao*: Ubicada en Av. Bilbao entre calle Curaco y Florencio Barrios. Se instala en el bandejón central de la avenida, bajo una estructura metálica existente. Sus estacionamientos se localizan parcialmente en el bandejón y contiguos a la solera norte y sur de la propia platabanda central, generando congestión en las horas de máxima afluencia de público. Ocupa aproximadamente una superficie de 1.800 m<sup>2</sup>, sin considerar el área de estacionamientos sobre el bandejón y, funciona sólo los sábados.
- *Feria Patricia*: Se localiza en calle Patricia, entre Totoralillo y calle Tongoy. La feria se instala en la calzada y se agrega a ella un número importante de feriantes informales que son fiscalizados por el municipio. Tiene una superficie aproximada de 1.950 m<sup>2</sup>, con funcionamiento en domingos.
- *Feria Plaza Perú*: La feria se realiza en la Plaza Perú, ubicada en el barrio El Golf, y se dispone en módulos transitorios en su frente por Av. Isidora Goyenechea, extendiéndose desde allí al interior de la plaza. Se realiza los domingos desde hace más de quince años y acoge a los más destacados y reconocidos anticuarios de Santiago. Utiliza una superficie aproximada de 780 m<sup>2</sup>. La feria

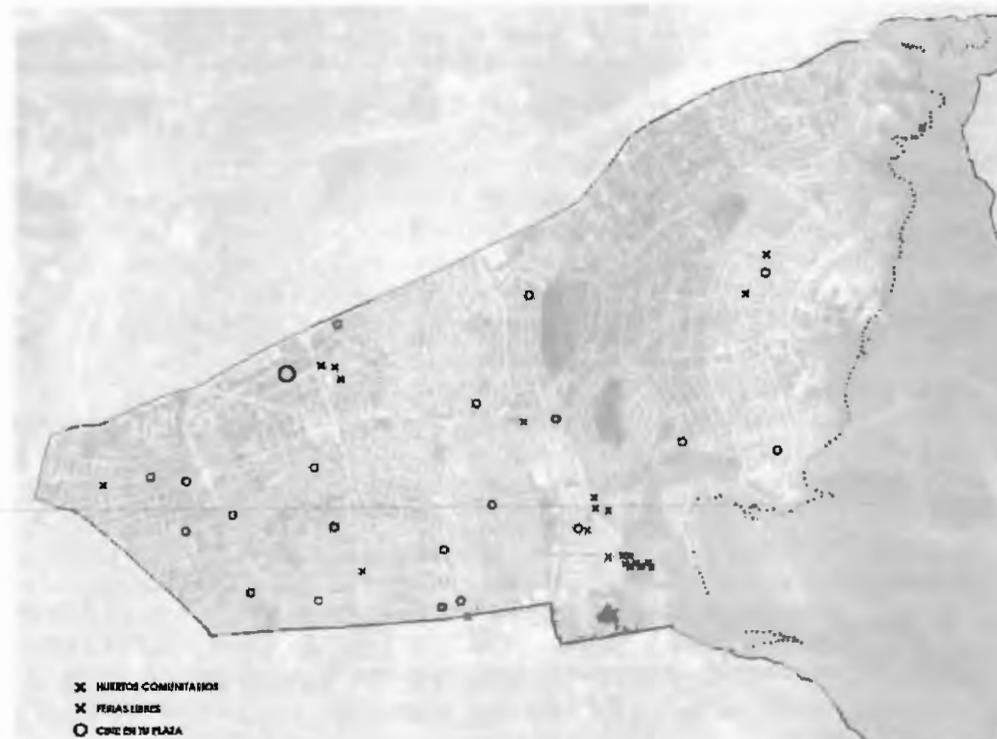
constituye un foco de atractivo turístico del barrio, complementario a la actividad de restaurantes de la misma avenida.

- **Festival de Cine Las Condes:** El evento es organizado por el municipio, con la producción de la Corporación Cultural de Las Condes. La temporada comienza en enero y se realiza en el Parque Araucano. Las exhibiciones al aire libre cuentan con un sistema de proyección de tecnología avanzada, único en el país, que permite al público disfrutar de una experiencia inigualable. Tiene capacidad para 1.500 personas, y se complementa con degustaciones y una zona de comidas.
- **Cine en tu plaza:** Durante el verano del 2024 se presentaron cuatro películas familiares en cuatro plazas de la comuna los viernes. Las plazas en que se proyectaron las funciones gratuitas fueron: Parque Isabel La Católica (Huara Huara con Isabel La Católica), Plaza del Corazón (Cerro Catedral con

San Carlos de Apoquindo), Plaza Brasilia (Kennedy Lateral con Brasilia), y Plaza Paraguay (Del Inca con Cruz del Sur).

- **Huertos Comunitarios:** Como parte de una iniciativa de carácter municipal, se instalaron tres cajones de 2 x 1 m y 50 cm de alto en 14 condominios sociales de Las Condes. El fin es instaurar un proceso de agricultura urbana en barrios, fortalecer el sentido de comunidad, contribuir a disminuir el índice de reflectancia de las superficies y apoyar a los vecinos para cultivar sus propias verduras y hortalizas. Cada cajón se les entregó a los vecinos con plantas de la estación. Como complemento, se capacitó a los vecinos en temáticas asociadas a cómo plantar, cuidar y cosechar lo que produjeran sus huertos.

Figura N° 56  
Actividades en el Espacio Público: Ferias, Cine en Tu Plaza y Huertos Comunitarios



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

San Carlos de Apoquindo), Plaza Brasilia (Kennedy Lateral con Brasilia), y Plaza Paraguay (Del Inca con Cruz del Sur).

- *Huertos Comunitarios:* Como parte de una iniciativa de carácter municipal, se instalaron tres cajones de 2 x 1 m y 50 cm de alto en 14 condominios sociales de Las Condes. El fin es instaurar un proceso de agricultura urbana en barrios, fortalecer el sentido de comunidad, contribuir a disminuir el índice de reflectancia de las superficies y apoyar a los vecinos para cultivar sus propias verduras y hortalizas. Cada cajón se les entregó a los vecinos con plantas de la estación. Como complemento, se capacitó a los vecinos en temáticas asociadas a cómo plantar, cuidar y cosechar lo que produjeran sus huertos.

🌱 *Huertos Comunitarios realizados:*

🌱 Villa San Luis 2 A 🌱 Villa San Luis 2 B 🌱 Villa La Escuela 🌱 Villa Barcelona 🌱 Villa Vital Apoquindo 🌱 Relmu Rayen 🌱 Bosque de La Villa 1 🌱 Portada Fleming 🌱 Bosque de La Villa 2 🌱 Las Condesas 1 🌱 Las Condesas 2 🌱 Las Condesas 3 🌱 Las Condesas 4 🌱 Las Condesas 5 🌱 El Campanil N° 1006 🌱 San Ramón Oriente N° 1248.

### Diagnóstico

El propósito de la acción comunal en esta área busca estimular que la comunidad se apropie de sus espacios públicos, fortaleciendo el sentido de comunidad y la vida social de los barrios. También se busca incentivar la participación de los vecinos en los programas y actividades públicas al aire libre como ferias, las que aportan en dos ámbitos: resolver las necesidades de consumo de bienes de primera necesidad y, de manera complementaria, a la necesidad de sentirse ligado e identificado dentro del territorio que habitamos.

Las ferias libres constituyen centros de abastecimiento de productos frescos y su localización fortalece y caracteriza los barrios, contribuyendo a su identidad. Sumado a esto, son lugares de encuentro donde se estimulan los contactos sociales, básicos y vitales para una comunidad sana. Y, por otro lado, son un patrimonio cultural, focos de atractivo turístico que debe ser protegido y preservado, por lo que es necesario generar el apoyo y condiciones ambientales para su funcionamiento.

Las actividades culturales, al igual que las ferias libres, vitalizan los espacios públicos, dándoles sentido y convocando a la comunidad, lo que aporta al fortalecimiento de las redes y contactos sociales al interior de las unidades vecinales o barriales.

En esta línea, se busca dar continuidad a actividades, como:

- Festival de Las Condes.
- Actividades folclóricas tendientes a difundir tradiciones.
- Exposiciones y ferias temáticas.
- Ferias de las pulgas.
- Ciclos de actividades artísticas y culturales, muestras musicales, conciertos, teatro, danza, entre otras.
- Eventos deportivos y recreativos, como competencias, torneos, muestras, paseos desarrollados a nivel comunal.
- Apoyo a eventos y/o actividades de la comunidad.
- Vía Crucis comunal, Fiesta de Cuasimodo, Día de la madre, Día del Padre, Día del Niño, Mes del Adulto Mayor, Navidad, Año Nuevo, entre otros.
- Semana de la Chilenidad.
- Parada Militar en Las Condes.

Respecto a los Huertos Comunitarios, se pretende replicar la iniciativa en otros lugares de la comuna, con el fin de aprovechar el espacio interior disponible en condominios sociales existentes y en algunas platabandas públicas y plazas. Son supervisadas por el municipio, con un proyecto de paisajismo y un plan de seguimiento y mantención, lo que permite impulsar los cultivos urbanos a escala vecinal.

A través del diseño del espacio público y del mobiliario urbano podemos permitir el desarrollo e incentivo de actividades sociales tanto planificadas como espontáneas dentro de la comuna en espacios de calidad, dinámicos y seguros.

### E03.- Seguridad Pública

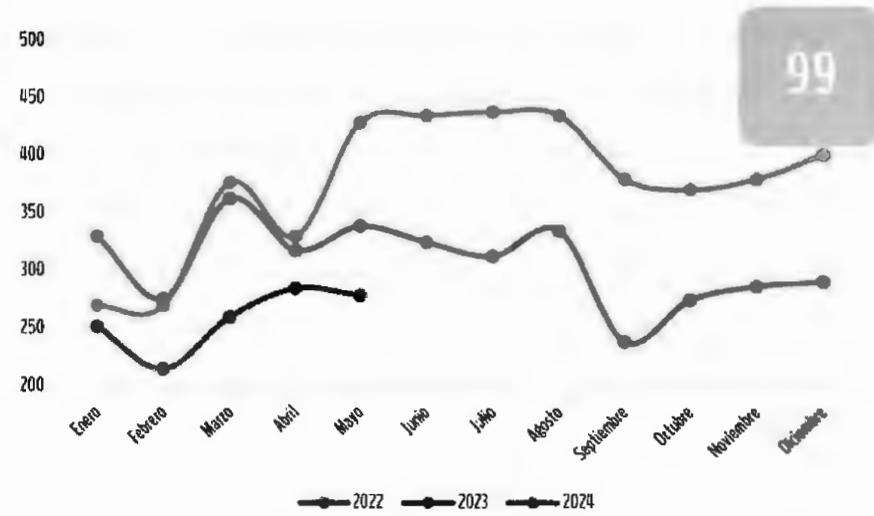
La Dirección de Seguridad Pública de Las Condes entregó antecedentes sobre el escenario delictual de la comuna, comparando los meses de enero a mayo de los años 2022, 2023 y 2024. Con esta información se busca establecer correlaciones y determinar si los delitos han disminuido o aumentado durante los años, y qué delitos prevalecen.

Sobre los robos se estableció que hay un 21% menos respecto al año 2023 y un 23% menos en relación con el año 2022.

Figura N° 57  
Tabla y Gráfico: Robos Denunciados en Las Condes (enero a mayo)

MES	2022	2023	2024
ENERO	270	300	252
FEBRERO	272	276	215
MARZO	377	363	260
ABRIL	278	284	279
MAYO	429	339	279
TOTAL	1.676	1.626	1.291

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública – Carabineros de Chile y CECOCO Las Condes.

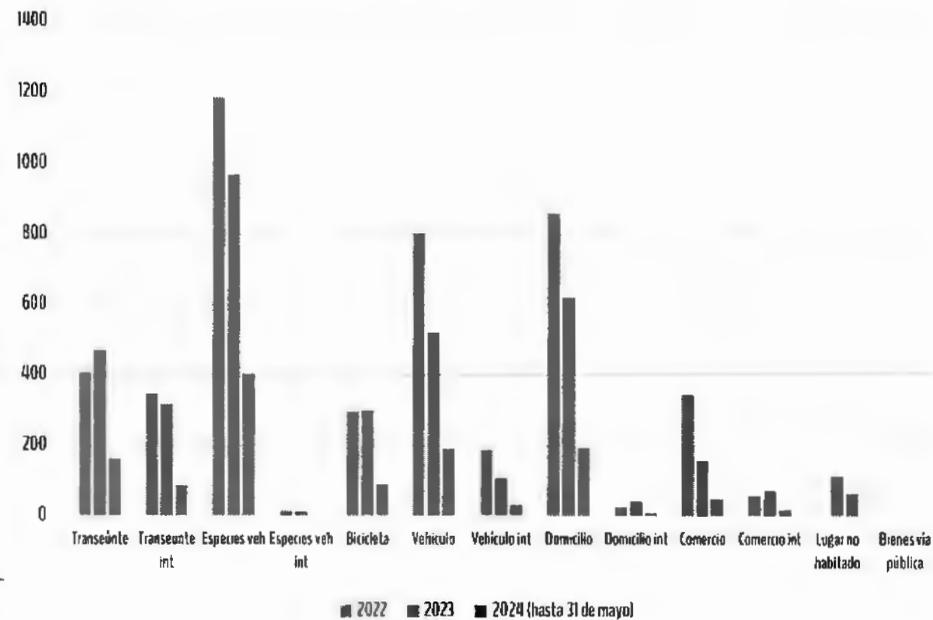


Los robos denunciados se subdividen en las categorías que se presentan en la Figura N° 58.

TIPO	2022	2023	2024
Transeunte	149	172	162
Transeunte int	109	136	86
Especies Veh	285	380	403
Especies Veh int	8	2	0
Bicicleta	176	174	89
Vehículo	246	235	199
Vehículo int	65	45	31
Domicilio	248	296	193
Domicilio int	11	16	7
Comercio	136	62	16
Comercio int	91	23	17
Lugar No Habitado	13	53	136
Bienes Via Pública	0	1	1
TOTAL:	1.676	1.626	1.291

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública – Carabineros de Chile y CECOCO Las Condes.

Figura N° 58  
Tabla y Gráfico: Robos Denunciados en Las Condes según Tipología (enero a mayo)



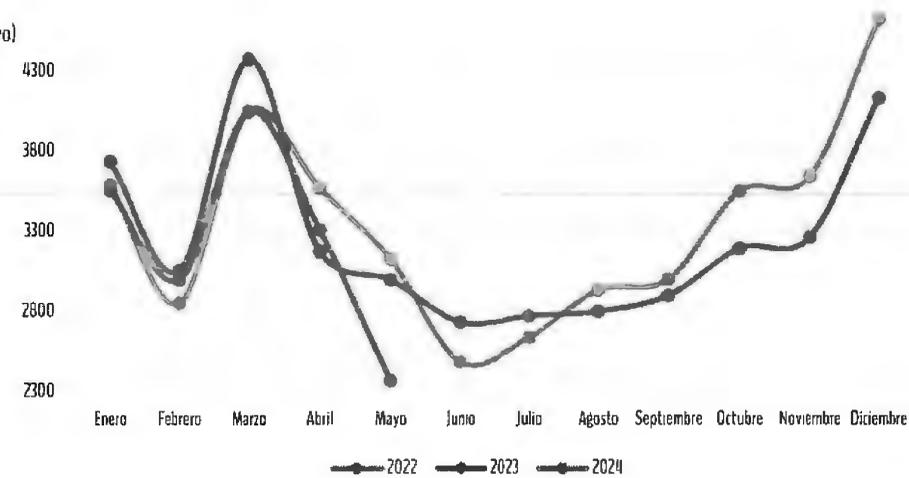
Se concluye que hay un aumento de especies extraídas de vehículos durante el presente año. Cabe mencionar que la clasificación de lugar no habitado no se utilizaba en el año 2022, sin embargo, esta variable sí presenta un aumento respecto a los registrado el año 2023. Los robos de

vehículos, bicicletas y domicilios han registrado una disminución sostenida respecto a los años anteriores. Por otro lado, se estableció que hay un 6% menos de incivildades respecto al año 2023 y un 5% menos con relación al año 2022.

Figura N° 59  
Tabla y Gráfico: Incivildades Denunciadas en Las Condes (enero a mayo)

MES	2022	2023	2024
ENERO	3591	3736	3556
FEBRERO	2952	2824	2994
MARZO	4052	4374	4047
ABRIL	2577	2907	2700
MAYO	3126	2995	2705
TOTAL	17.913	17.334	16.276

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública – Carabineros de Chile y CECOCO Las Condes

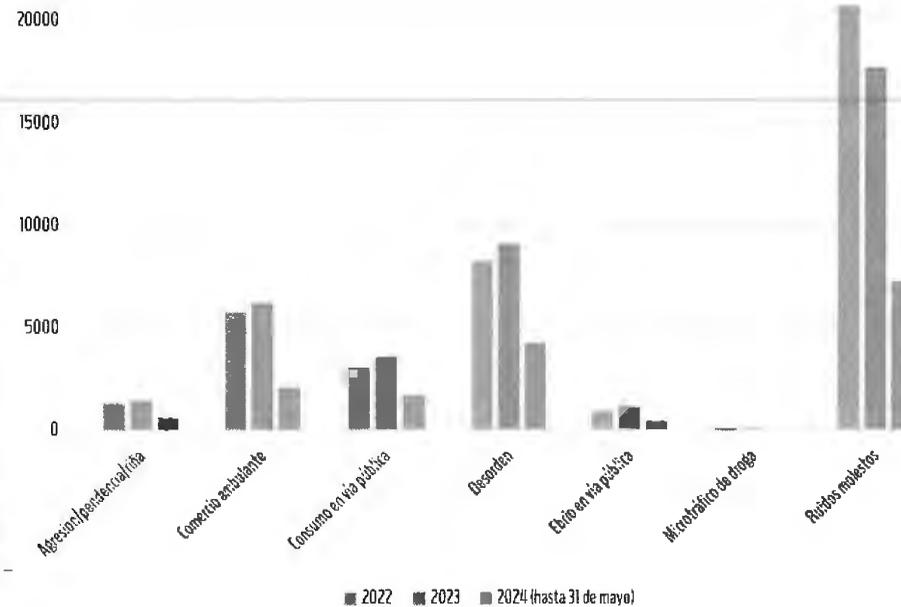


Las incivildades declaradas se subdividen en las categorías que se aprecian en la Figura N° 60.

Figura N° 60  
Tabla y Gráfico: Incivildades Denunciadas en Las Condes según Tipología (enero a mayo)

TIPO	2022	2023	2024
Agresión/pandemia /riña	531	589	614
Consumo en vía pública	1292	1531	1573
Ebrio en vía pública	374	468	448
Ruidos molestos	9316	8127	7233
TOTAL	17.913	17.334	16.276

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública – Carabineros de Chile y CECOCO Las Condes.



De la tabla y gráfico precedentes se extrae que se registra un aumento sostenido del desorden y consumo en la vía pública respecto a los años anteriores. También ha aumentado el microtráfico de drogas y las agresiones. Los ruidos molestos han disminuido.

Con relación a la caracterización de las víctimas según su género, se registra que mayoritariamente se identifican con el género femenino y existe un porcentaje no menor cercano al 15% que no manifiesta preferencia, según se puede apreciar en la Tabla N° 2.

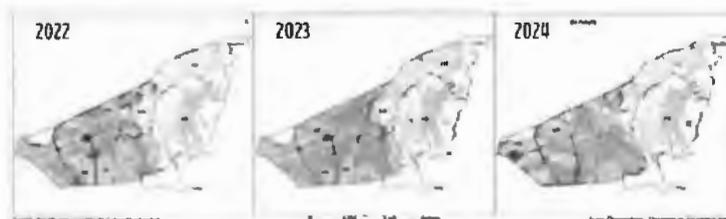
Tabla N° 2  
Caracterización de las Víctimas

GÉNERO	2022		2023		2024	
	Número	%	Número	%	Número	%
Femenino	496	46	531	50	152	48
Masculino	400	37	399	38	111	34
No indica	71	16	152	15	49	16
<b>Total General</b>	<b>1.070</b>	<b>100</b>	<b>1.062</b>	<b>100</b>	<b>312</b>	<b>100</b>

(Datos contruidos a partir del trabajo realizado por Defensoría Pro Víctimas)  
Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

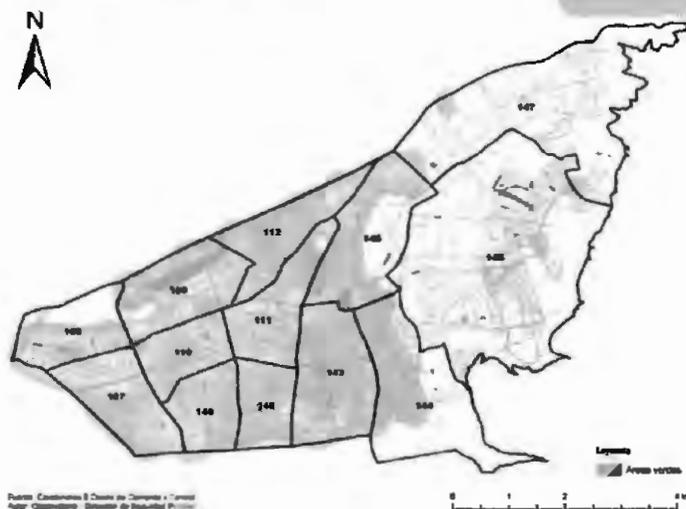
Con el fin de complementar la información, a continuación, en las Figura N° 61, 62, 63 y 64, se pueden observar mapas de calor que realizó el Observatorio de Seguridad Pública de la Municipalidad de Las Condes sobre los delitos cometidos en la comuna durante el año 2019. La gráfica permite identificar dónde se concentraron, con el propósito de identificar sectores críticos. Los colores rojo, anaranjado y amarillo son los focos con mayor número de delitos y el azul con menor número.

Figura N° 62  
Robos a Transeuntes con Intimidación y Violencia, 2019, 2022, 2023 y al 31 de Mayo de 2024



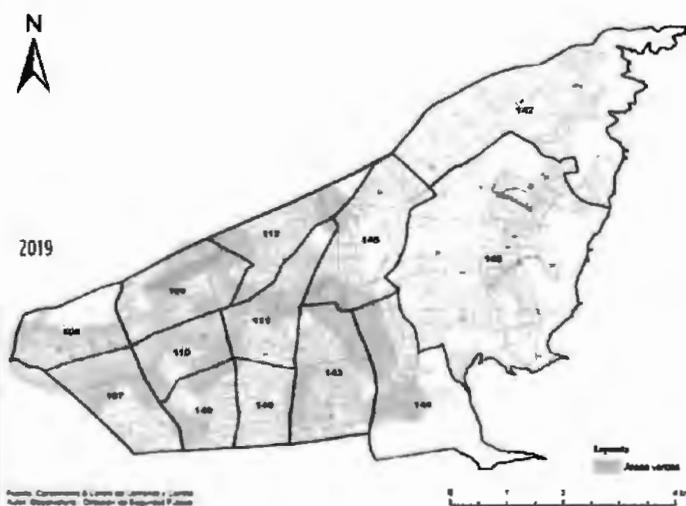
Fuente: Carabineros de Chile y Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública, Centro de Comando y Control.

Figura N° 61  
Robos Totales en el Espacio Público, 2019

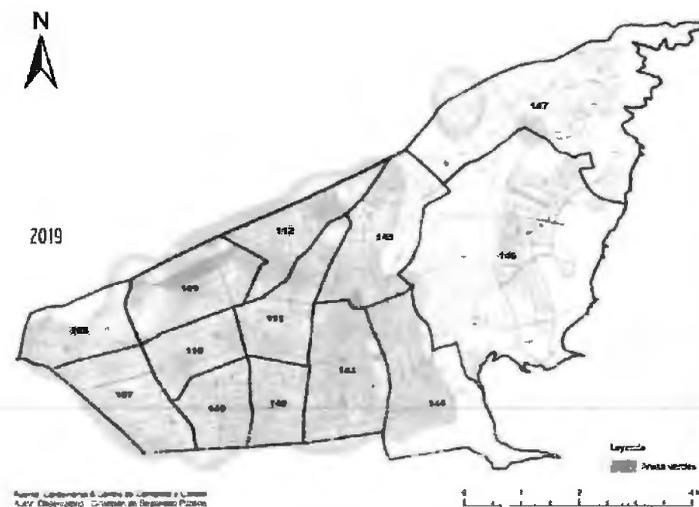


Fuente: Carabineros de Chile y Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública, Centro de Comando y Control.

Fuente: Carabineros de Chile y Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública, Centro de Comando y Control.



Fuente: Carabineros de Chile y Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública, Centro de Comando y Control.



Fuente: Carabineros de Chile y Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública, Centro de Comando y Control.

Figura N° 63  
Robos de Vehículos en el Espacio Público. 2019, 2022, 2023 y al 31 de Mayo de 2024



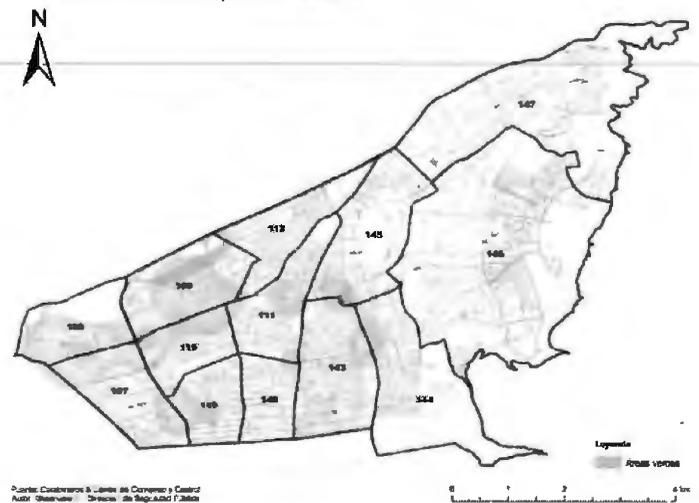
Fuente: Carabineros de Chile y Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública, Centro de Comando y Control.

Como se puede observar en la Figura N° 61, en el año 2019, las zonas con mayor actividad delictiva se concentran en el sector Manquehue/Apoquindo, Escuela Militar, Barrio El Golf, Parque Los Dominicos, coincidentes con las estaciones de la Línea 1 de Metro. Es interesante observar que entorno a las estaciones de la Línea 4 de Metro, el comportamiento es diferente. Un patrón similar presenta el robo a transeúntes con intimidación y violencia, para el año 2019, que se mantiene para el año 2022, sin embargo, en el año 2023 y a mayo de 2024, este tipo de delitos comienza a manifestarse hacia el sur de la Av. Apoquindo y se concentra en el acceso a la comuna entorno a la estación Tobalaba del Metro y el nuevo centro comercial y de servicios Mercado Urbano Tobalaba (MUT). Sin perjuicio de ello, hacia el oriente de Av. Paul Harris no se da la ocurrencia de robos a transeúntes con intimidación y violencia, lo anterior se fundamenta en que dicho territorio tiene escaso flujo de personas a pie.

En el mapa de calor que se ofrece en la Figura N° 63, se puede observar, por una parte, que el robo de vehículos está presente en casi todo el territorio comunal, con ciertas áreas de mayor prevalencia, asociado a zonas de equipamientos y, por otra parte, que las zonas residenciales se ven menos afectas a este tipo de delitos, en especial, la zona al oriente de la Av. Paul Harris. Sin embargo, en el año 2023 y a mayo de 2024, aparece estos delitos en la zona del Estadio San Carlos de Apoquindo y la zona de las universidades del Desarrollo y de Los Andes y, también, Clínica San Carlos de Apoquindo,

producto de las extensas zonas de estacionamientos en la vía pública y de los propios equipamientos. Los robos a bicicletas se concentran en el eje de Av. Apoquindo, asociado a la Línea 1 de Metro, en especial, a las estaciones El Golf y Escuela Militar. Además, también se dan en la zona del Parque Araucano aledaña al Mall Parque Arauco, Mall Plaza Los

Figura N° 64  
Robos de Bicicletas en el Espacio Público. 2019



Fuente: Carabineros de Chile y Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública, Centro de Comando y Control.

Dominicos, Rotonda Atenas, Jumbo de Bilbao y cercano a la intersección de Av. Cristóbal Colón con Av. Américo Vespucio.

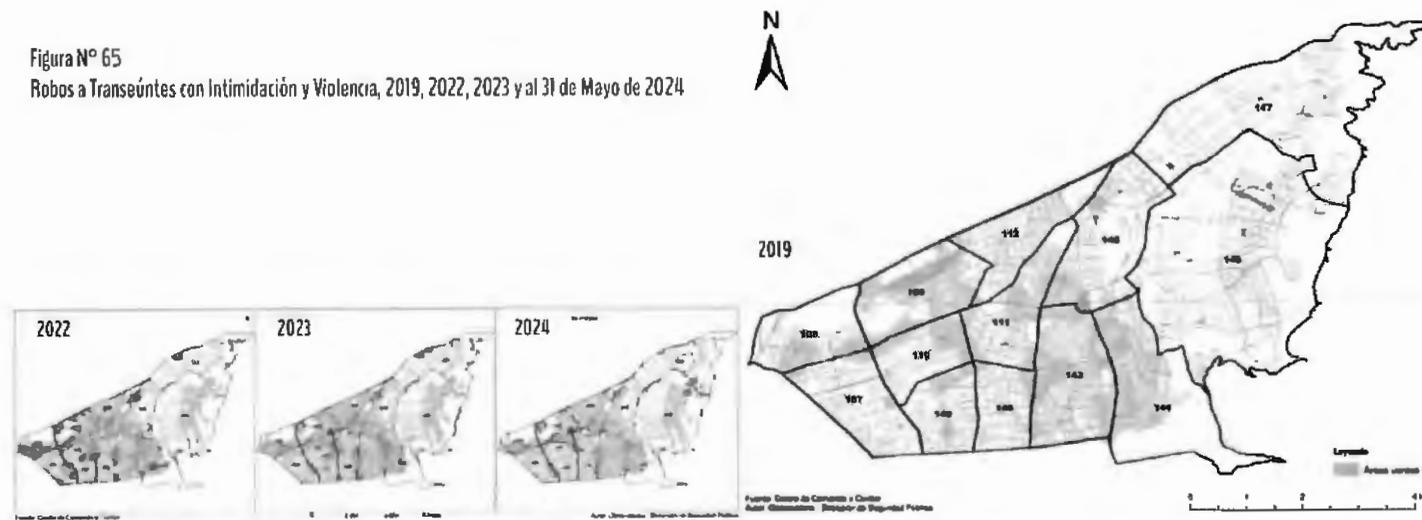
**Daños a la propiedad pública**

Seguidamente se revisan variables asociadas a actos vandálicos como rayados, consumo de cannabis y alcohol en el espacio público, desórdenes, riñas y peticencias, que se pueden observar en la Figura N° 65, 66, 67 y 68. Estos eventos se concentran en sectores focalizados asociados a ejes e intersecciones relevantes de la comuna. Se localizan en zonas como el eje Apoquindo, Manquehue y El Alba - Patagonia, Rotonda Atenas, y en una expresión con carácter más zonal en Colón 8.000 y el sector de Cooperativas. Nuevamente sorprende la diferencia en casos entre el sector alto de la comuna y su sector bajo, desde la Av. Paul Harris al poniente.

En la Figura N° 65 es posible observar que el patrón de consumo de droga y/o alcohol en la vía pública es bastante estable; las variaciones anuales que presenta son marginales.

Esta situación permite elaborar programas de prevención asociados a ciertos espacios públicos, en especial, en zonas de equipamiento de escala metropolitana e intercomunal. La accesibilidad que otorga el Metro como transporte masivo y la visibilidad que dan las acciones de rayados, vandalismo o daño al mobiliario público, podrían ser incidentes en una explicación para la concentración en estos ejes y lugares de alta visibilidad, sin embargo, también se asocian en general a espacios públicos con algún grado de deterioro y carentes de intervenciones integrales de diseño urbano. En el caso de la zona de Colón y Cooperativas, el mejoramiento de las condiciones ambientales y el trabajo colaborativo con la comunidad puede representar una línea de trabajo que colabore en la disminución de las cifras.

Figura N° 65  
Robos a Transeúntes con Intimidación y Violencia, 2019, 2022, 2023 y al 31 de Mayo de 2024



Fuente: Carabineros de Chile y Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública, Centro de Comando y Control.

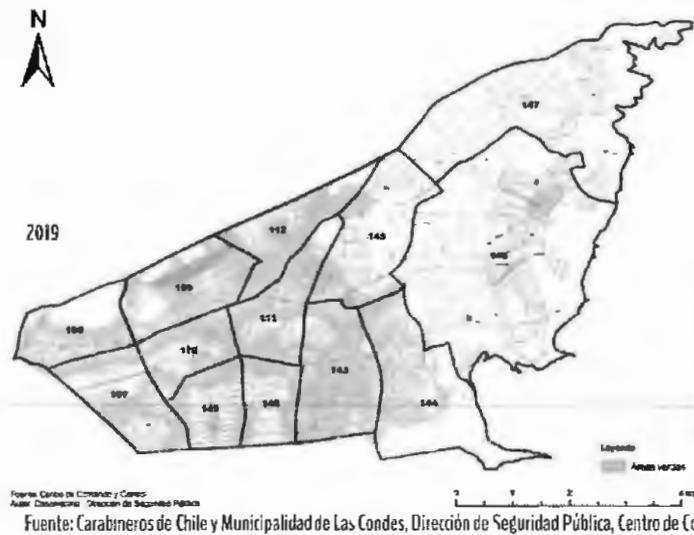


Figura N° 66  
Desórdenes, 2019, 2022, 2023 y al 31 de Mayo de 2024

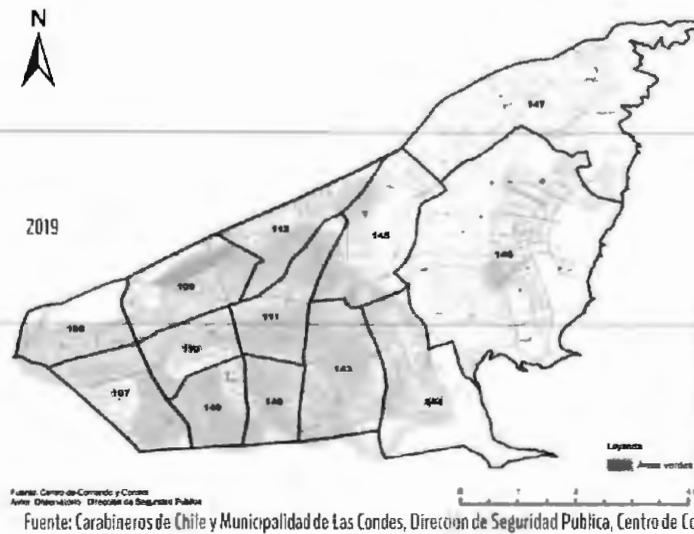
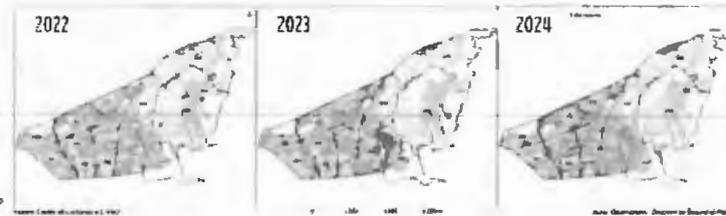
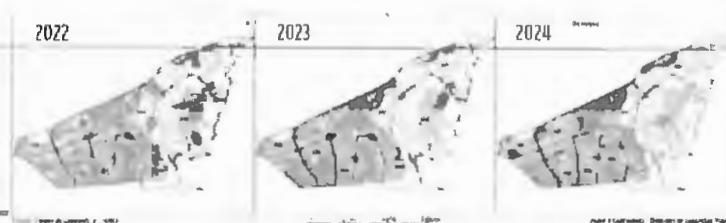


Figura N° 67  
Ebríos en Vía Pública, 2019, 2022, 2023 y al 31 de Mayo de 2024



De la información que recogen los datos de delitos e incivildades en la comuna, es posible concluir, que el territorio al oriente de la Av. Paul Harris presenta menos ocurrencia de hechos ilícitos, tanto a la propiedad privada como a la pública. En el patrón de ocurrencia al poniente de la Av. Paul Harris, se acentúan los nodos de principales lugares de atracción de personas y de comercio y servicios, también directamente vinculado a intersecciones viales de

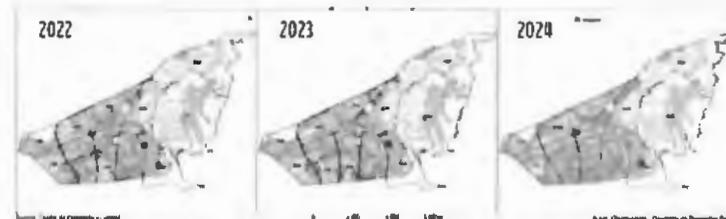
escala metropolitana o intercomunal. Lo anterior, posibilita elaborar planes de acción para la prevención de los delitos e incivildades bastante precisos por las condiciones espaciales que ostentan y, también, otorga la posibilidad de dotar de una mayor cantidad de cámaras de control.

Los mapas de calor que se pueden observar en las figuras precedentes entregan información coincidente con la investigación desarrollada el primer semestre del año 2018 por

la dirección del Centro de Inteligencia Territorial de la Universidad Adolfo Ibáñez, que consistió en un análisis territorial de fenómenos socio-delictuales en la comuna de Las Condes. Esta investigación fue presentada en la Sesión Ordinaria N° 16 del Consejo Comunal de Seguridad Pública<sup>72</sup>. Consideró el diagnóstico de las características socioeconómicas y tendencias delictuales asociadas a la zonificación y un análisis desagregado de la diversidad de fenómenos delictuales dentro de la comuna, además de la identificación de los principales problemas de seguridad pública.

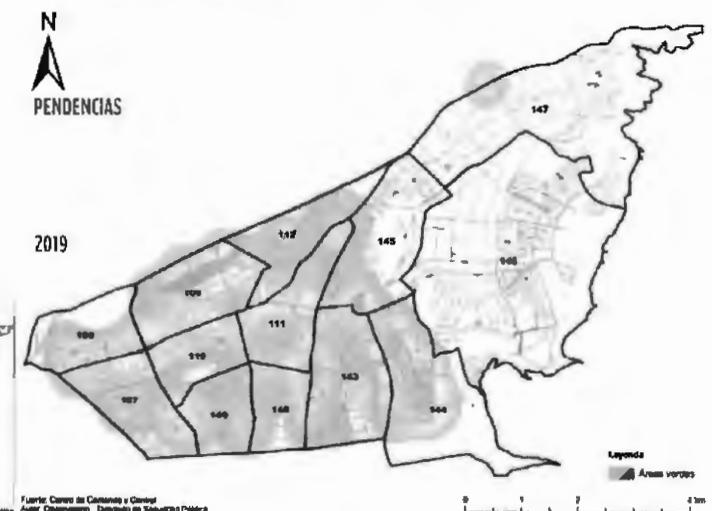
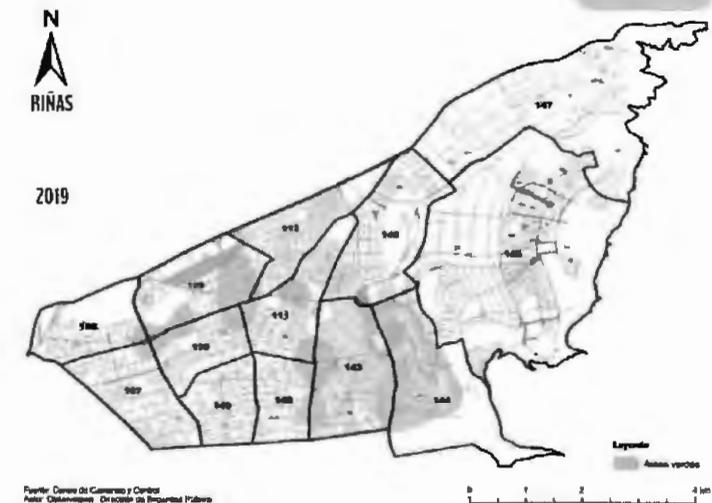
El resultado del análisis demostró que la comuna de Las Condes presenta condiciones socioeconómicas altas y media-alta en comparación al resto de la Región Metropolitana. No obstante, se aprecian importantes diferencias internas de vulnerabilidad social y de concentración de usos residenciales y comerciales, principalmente concentrados en El Golf, Nueva Las Condes y el eje Apoquindo, con altos porcentajes de flujos de población flotante que entra a la zona principalmente por motivos laborales. Se elaboraron distintos mapas de calor, identificando 3 tipos de riesgos: riesgos contra la propiedad, riesgos mixtos y riesgos contra las personas.

Figura N° 68  
 Riñas, Pependencias, Agresión 2019, 2022, 2023 y al 31 de Mayo de 2024



Fuente: Carabineros de Chile y Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública, Centro de Comando y Control.

El informe citado ofrece información considerando el tipo de delito y su densidad, graficando asimismo su concentración por zonas en mapas de calor, los cuales pueden observarse en la Figura N° 69, 70, 71 y 72. Los delitos asociados a tráfico y consumo de drogas están concentrados en el sector del Apumanque, zona Parque Los Dominicos, el sector Colón 9.000 y Cooperativas.



Los antecedentes de la presentación se encuentran disponibles en [https://www.lacor.cl/descargas/transparencia/concejo\\_seguridad/actas/sesiones\\_ordinarias/2018/ORD-N16-25-MAY-2018.pdf](https://www.lacor.cl/descargas/transparencia/concejo_seguridad/actas/sesiones_ordinarias/2018/ORD-N16-25-MAY-2018.pdf)

Figura N° 69  
Delitos de Tráfico o Consumo de Drogas



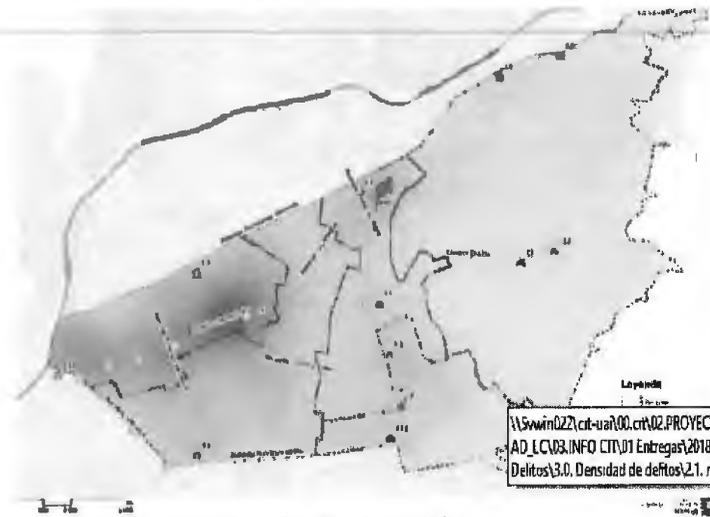
Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública

Figura N° 70  
Robo a Comercio



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública

Figura N° 71  
Robo con Violencia, Intimidación o Retención de Víctimas



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública

Figura N° 72  
Robo a Domicilio



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública

Los robos a comercio se concentran en el eje comercial de Av. Apoquindo – Av. Las Condes, El Golf, Nueva Las Condes, Rotonda Atenas, sector Latadía - Bilbao y Centros comerciales Alto Las Condes, Parque Arauco y Mall Plaza Los Dominicos.

Los robos con violencia e intimidación de víctimas se asocian bastante a la localización de los robos al comercio, pero se concentran mayoritariamente en horario nocturno, por tanto, se puede establecer que se trata de zonas que concentran delitos durante todo el día.

Los robos a domicilio se distribuyen con un patrón más regular, concentrándose con mayor intensidad en el sector poniente y sur de la comuna, zonas que presentan mayor densidad residencial.

Estos mapas de calor dan cuenta de los distintos tipos de delitos y cómo se distribuyen espacialmente en el territorio de Las Condes, además de las diferencias y/o similitudes existentes entre unos y otros delitos. En todos ellos las zonas más seguras aparecen asociadas a la zona alta de la comuna.

Otro aspecto interesante del estudio citado es la metodología de análisis para determinar las dimensiones que establecen los tipos de delitos y su zonificación, en que el espacio público sigue teniendo una incidencia no aludida por el informe. Las dimensiones son:

- Dimensión de Vulnerabilidad Social
- Dimensión de Atracción Urbana
- Dimensión de Condiciones de Violencia
- Dimensión de Riesgo de Apropiación

La dimensión de **Vulnerabilidad Social** está directamente relacionada con el nivel educacional, tasa de cesantía, tamaño de hogares y densidad de población. Esta dimensión se encuentra bastante concentrada en el sector Colón Oriente y sector Cooperativas, como se puede observar en la Figura N° 73, expresado en el color azul más oscuro.

La dimensión de **Atracción Urbana** se vincula con el porcentaje de usos de oficinas y comercio desplegado en algunas zonas, asociado al transporte público masivo y sumado a la gran cantidad de población flotante que estos usos atraen. Esta variable analítica da cuenta de que un importante número de población flotante que ingresa a la comuna se concentra en el eje Av. Apoquindo – Av. Las Condes, Nueva Las Condes, Centros comerciales Alto Las Condes y Parque Arauco, Estoril y Mall Sport. Asimismo, se identifican zonas con atractores cercanos a malls y a clínicas del sector de San Carlos de Apoquindo, como queda graficado en la Figura N° 74 y se denota con el color púrpura más oscuro.

Figura N° 73  
Dimensión de Vulnerabilidad Social



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

Figura N° 74  
Dimensión de Atracción Urbana



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

Figura N° 75  
Dimensión de Riesgos a la Propiedad



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

Figura N° 76  
Dimensión de Riesgos a las Personas



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

La dimensión de **Condiciones de Violencia** está directamente relacionada con la densidad de hechos de violencia, agresiones sexuales, violación a la Ley de Armas, insubordinación, agresiones, Ley de Alcoholes, y Ley de Drogas y se relaciona, probablemente menos, a la condición espacial de la ciudad.

La dimensión de **Riesgo de Apropiación** está directamente vinculada con los robos en domicilio, robos a vehículos, robos en general, hurto y comercio ambulante, y se puede dividir en dos categorías: “**Riesgo a la Propiedad**” y “**Riesgo a las Personas**”, que en nuestro caso resulta de interés, ya que este último se produce en las zonas de alta concentración comercial y en espacios de uso público.

El **riesgo a la propiedad** da cuenta de que los delitos están bastante distribuidos en la comuna de Las Condes. Existiendo concentraciones en el sector El Golf, eje Av. Apoquindo – Av. Las Condes, Nueva Las Condes, zona del Parque Los Dominicos y Mall Plaza, Parque Santa Rosa de Apoquindo y Alto Las Condes, como se observa en la Figura N° 75.

El **riesgo a las personas** está enfocado principalmente en la zona del Parque Los Dominicos, Parque Santa Rosa, Parque Montegrande, Centros Comerciales Alto Las Condes, Mall Plaza y Portal La Reina. También se identifica Cantagallo, en el sector alto, y Jumbo Bilbao, al sur poniente, además de algunos sectores en el barrio El Golf. En general, el riesgo de las personas se genera en zonas de alta concentración comercial y los parques. La espacialización descrita se puede verificar en la Figura N° 76.

En base a los mapas de calor resultantes, podemos concluir que las cuatro dimensiones analizadas demuestran que Las Condes no es una comuna homogénea. A pesar de esto, las zonas con una mayor incidencia son relativamente coincidentes.

Al combinar los factores determinantes de cada dimensión, se puede concluir que la dimensión de vulnerabilidad social y el riesgo a las personas se encuentran bastante asociadas. Por otra parte, los riesgos a la propiedad y los riesgos a las personas se reflejan claramente en los sectores Apoquindo y El Golf Poniente, El Faro, Escuela Militar, Nueva Las Condes, sector oriente del Mall Alto Las Condes, Parque Montegrande y Parque Los Dominicos, referidos fundamentalmente en zonas de uso de suelo de equipamiento, por concentración de actividades comerciales y de oficinas, potenciado además por la presencia de estaciones de Metro, lo que aumenta considerablemente la población flotante, y con ello los delitos.

El estudio de los antecedentes delictuales en la comuna tiene por objeto en el presente diagnóstico urbano, revisar si existe alguna regularidad o concentración de las zonas en que ocurren los delitos. Esto permite revisar posteriormente la configuración espacial de tales sectores con relación a la iluminación, condiciones de diseño, vegetación, control social, actividades

en los frentes de esos espacios públicos, etc., para contribuir a mejoras ambientales mediante proyectos e inversiones que pudieran ayudar a reducir la concentración delictual en tales zonas y dotar a la comuna de espacios públicos más seguros.

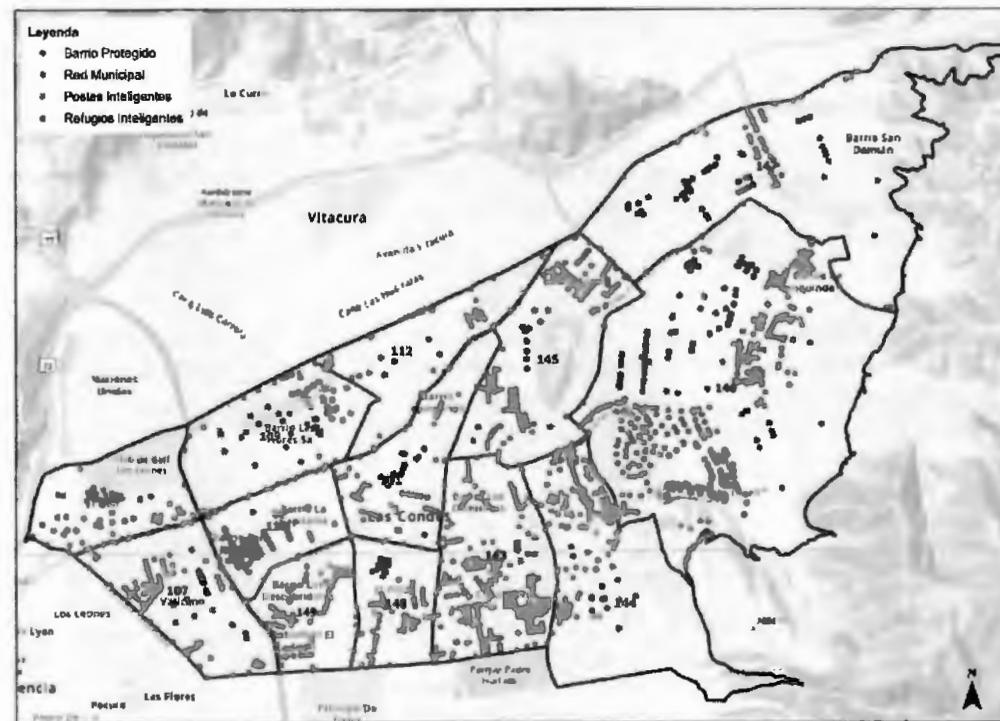
Sumado a lo anterior, el Municipio se encuentra avanzando en la implementación de un plan de sensorización del medio ambiente urbano por medio de dispositivos inteligentes. Dicho desarrollo tecnológico, además del control y mantención del stock físico al interior de la comuna, busca obtener información sensible que se traduce en una data analizable. Como por ejemplo el estado en tiempo real del funcionamiento de la totalidad de los puntos de iluminación en el espacio público comunal, elemento básico para operar en horario nocturno el sistema de monitoreo permanente y de reconocimiento. Además, el plan de seguridad contempla la ampliación del número de cámaras disponibles en el espacio público, lo que mejora el control visual de tales espacios y la acción oportuna con presencia de los dispositivos operativos de seguridad.

La Dirección de Seguridad Pública ha implementado algunas medidas específicas en la comuna, tales como: las Barreras de Seguridad, solicitados por los Círculos de Seguridad Vecinal, que aportan protección a cada barrio, coordinando la vigilancia con Seguridad Pública de Las Condes. También Caminatas Seguras, que busca fortalecer la prevención de delito en los barrios por medio de un trabajo colaborativo con los vecinos, levantando los riesgos presentes en el espacio público y viviendas. Los mismos Círculos de Seguridad Vecinal, que buscan incorporar a los vecinos de cada barrio y comprometerlos en la seguridad de su entorno, fortaleciendo lazos entre la comunidad, e instándolos a que reporten cualquier actividad sospechosa. Esto en coordinación con la Municipalidad para actuar rápidamente ante cualquier emergencia. Actualmente existen 148 Círculos de Seguridad Vecinal.

También existe la campaña Las Condes Cero, que implementó un portal de

denuncias anónimas para que los vecinos puedan denunciar el tráfico y microtráfico de drogas en la comuna, contribuyendo a mejorar la seguridad y recuperar el espacio público de sus barrios. Igualmente, se han instalado una serie de Postes Inteligentes, con cámaras, parlantes y botón de pánico conectados directamente con Seguridad Las Condes, y que permiten monitorear y resguardar plazas y lugares que tienen un alto flujo de personas, ofreciendo tranquilidad y seguridad a los vecinos. También se implementó el programa Barrio Protegido, que consiste en la instalación de cámaras en el espacio público acondicionadas con detección inteligente, que permite detectar conductas anómalas y/o situaciones sospechosas,

Figura N° 77  
Red Municipal de Cámaras, Enero 2024



Autor Observatorio - Dirección de Seguridad Pública

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

las cuales son reportadas como alerta a la Central de Comunicaciones de Seguridad Las Condes. Actualmente hay instaladas un total de 1603 cámaras.

Mediante estas medidas se busca trabajar con la comunidad para reducir la sensación de inseguridad en los barrios, a través de un modelo de prevención comunitario que busca aportar conocimiento, tecnologías y metodologías para prevenir en forma conjunta el delito y aumentar la sensación de seguridad. Incluyendo a los distintos actores que habitan y frecuentan los barrios, se pueden identificar y abordar los factores de riesgo, que son diversos según las características física y sociales particulares de cada barrio. Estas cualidades impactan en la ocurrencia de delito y en la sensación de inseguridad.

El diseño consciente de la ciudad para configurar lugares atractivos debiera contribuir a disminuir la percepción de inseguridad de la comunidad en estos espacios urbanos marcados por las estadísticas. Así, por ejemplo, surgen líneas de trabajo en que es un objetivo principal y complementario de la prevención del delito el "Diseño del Entorno (Crime Prevention Through Environmental Design CPTED)<sup>73</sup>. A través de nuestra actividad social en lugares atractivos sentimos que controlamos nuestra propia seguridad y somos menos vulnerables ante actos delictivos<sup>74</sup>. En esta línea de trabajo el diseño del espacio público se enfoca en la vigilancia, el refuerzo del territorio, el control natural de accesos, y la mantención y apoyo de actividades vivas, todo esto con el objetivo de generar un mejoramiento ambiental de las áreas degradadas.

Las personas con intención de realizar daño al espacio público, mobiliario urbano o espacio privado evitan ser vistos. Ellos se mueven en espacios vacíos, sin vigilancia, sin ciudadanos o con un bajo nivel de actividades, que son altamente atractivos para actividades de rallados o vandalismo, las que contribuyen a la generación de un aspecto deteriorado. La comunidad que habita sus barrios o que circula por la ciudad es vigilante en sus recorridos. En la medida que se identifica con mayor fuerza con su territorio, se fortalece el sentimiento de propiedad y pertenencia sobre su barrio o su comuna, lo que reduce la posibilidad de intervención o daño por terceros.

Nuestra mirada se enfoca en recuperar los espacios públicos para que vuelvan a ser sociales, comunitarios y compartidos. Espacios en que cada vecino, grupal o individualmente, se sienta propietario, mantenedor y responsable de ellos. Sin embargo, esos espacios se encuentran en crisis. La morfología de la ciudad, la densificación, la vida cotidiana, el tráfico, el

transporte masivo, la movilidad, tanto de los residentes de la comuna como aquella población que llega a trabajar, han fragmentado la ciudad y es necesario reconstruir su tejido social y la vida de los barrios. Por ello tenemos que avanzar hacia modelos más participativos donde confluyan tanto las instituciones como sus ciudadanos. Se debe tender a recuperar los espacios públicos, fomentando la vida colectiva, los contactos sociales, la tecnología aplicada, evitando el aislamiento y la exclusión, con el fin de conseguir ciudades más seguras. Por todo lo anterior, debemos rehabilitar nuestros espacios públicos urbanística y socialmente para lograr la seguridad que en ellos queremos, con el correcto uso de mobiliarios, pavimentos, árboles, vegetación, materialidades, texturas y colores, y siempre pensando en que sean convocantes de actividades y evocadores que influirán positivamente en la seguridad.

Todos somos peatones, independientes de las capacidades individuales para desplazarnos, y el espacio público debe generar las condiciones para acoger a cada grupo poblacional. Niños, jóvenes, adultos activos y tercera edad, son parte de la actividad pública que necesita la ciudad, y el diseño y la gestión segura del espacio público debe contribuir a ello. La convocatoria de una amplia gama de actividades que pueda realizar la comunidad en calles, plazas y paseos, son el termómetro que da cuenta de una ciudad sana. Este es el sentido que debe adquirir la rehabilitación urbanística, que debe incluir una rehabilitación social y de usos, operaciones que vemos necesarias en los puntos de la comuna que muestran índices de inseguridad.

Sin perjuicio de lo anterior, es adecuado recordar que el Índice de Bienestar Humano Territorial, elaborado por el Centro de Inteligencia Territorial de la Universidad Adolfo

<sup>73</sup> El principio CPTED es el resultado de estudios de criminología y urbanísticos a partir de la década del 70. Ya Jane Jacobs, en su libro "Vida y muerte de las grandes ciudades norteamericanas" (1961) ya planteaba que la vitalidad y la diversidad de las ciudades estaban siendo destruidas por las planificaciones y por los planes de renovación urbana centrados en principios de diseño de seguridad.

<sup>74</sup> Stephens R. (1999), Espacios Urbanos, Delitos y Prevención. Ponencia al Congreso Ciudadano de Madrid, documento traducido en español en el CPTED a la Fundación Paz Ciudadana (Chile). En: <https://www.fundacionpazciudadana.cl/wp-content/uploads/2016/06/11-Prevencion-emergencias/PonenciasCongresoCiudadanos/Chile/Parte23.pdf>

<sup>75</sup> Robert Szeghatis, el arquitecto y fue hasta el año 2014 Director de Diseño Urbano de la Oficina de Planificación Urbana de la ciudad de Toronto, Canadá.

Ibáñez, en base a cuatro subíndices: accesibilidad, ambiental, socioeconómica y seguridad. La comuna de Las Condes, con datos de delitos del año 2017 presenta un subíndice de seguridad de 0,91 (0,79 la Región Metropolitana); este subíndice está construido con los siguientes indicadores: Seguridad frente delitos graves contra personas; Seguridad frente delitos graves contra la propiedad; Seguridad frente delitos leves contra personas; y, Seguridad frente delitos leves contra la propiedad. En la Figura N° 79 se ofrece la espacialización de los datos de éste, que ofrece seis rangos de seguridad: 0,68 a 0,89; 0,89 a 0,90; 0,90 a 0,91; 0,91 a 0,92; 0,92 a 0,97; y 0,97 a 1,00. Hasta 0,91 de rango de seguridad

existían 183.130 personas y, sobre 0,91, 111.350 personas. Por tanto, la Municipalidad de Las Condes no sólo busca que el subíndice de seguridad se mantenga dentro del guarismo indicado, sino que cada vez tienda más a 1, haciendo de la comuna de Las Condes una de las comunas más seguras de la Región Metropolitana y del país, posibilitando que menos habitantes de ésta se encuentren bajo la media del rango de seguridad calculado.



Fuente: Universidad Adolfo Ibáñez, Centro de Inteligencia Territorial, Design.Lab, Matriz de Bienestar Humano Territorial. En: <https://matrizbht.cl/visualizations>.

## E04.- Gestión de Residuos

La existencia de la Dirección de Medio Ambiente y Aseo en la estructura orgánica del Municipio, responde al esfuerzo que se realiza para mejorar la relación entre medio ambiente, municipio y comunidad. El objetivo es optimizar las políticas públicas ya existentes respecto al tema y emprender nuevos desafíos que vinculen a la ciudadanía, autoridades comunales y empresariado local.

Dentro de los desafíos que enfrente la gestión de residuos y compromiso medioambiental están: la reducción del volumen de residuos sólidos domiciliarios destinados a relleno sanitario, a través de la gestión de puntos limpios y verdes en el territorio comunal, además de la implementación de programas educativos y de difusión para crear conciencia y hábitos en la ciudadanía que mejoren su calidad de vida. Y, por otro lado, la prevención proactiva en actividades vinculadas a la construcción, además de la fiscalización del cumplimiento de los compromisos ambientales adquiridos.<sup>75</sup>

El incremento de la población comunal, el crecimiento de edificaciones, el aumento de la actividad comercial y del tránsito peatonal y vehicular constante, generan un crecimiento sostenido del volumen de residuos sólidos domiciliarios y vegetales.<sup>76</sup> Las cifras de los volúmenes de residuos para cada año, presentan variabilidad, como se aprecia en la Tabla N° 3 y los gráficos que se ofrecen en la Figura N° 79; entre el año 2020 y 2021 éstos aumentan, en el caso de los voluminosos y vegetales en aproximadamente 2.750 toneladas y, para el caso

de los domiciliarios, en 3.108 toneladas; en cambio en los años 2022 y 2023, disminuyen las toneladas de cada uno de ellos, produciendo una modificación en la gestión de los mismos.

Figura N° 79  
Gráficos de Toneladas de Residuos según Categoría y Totales

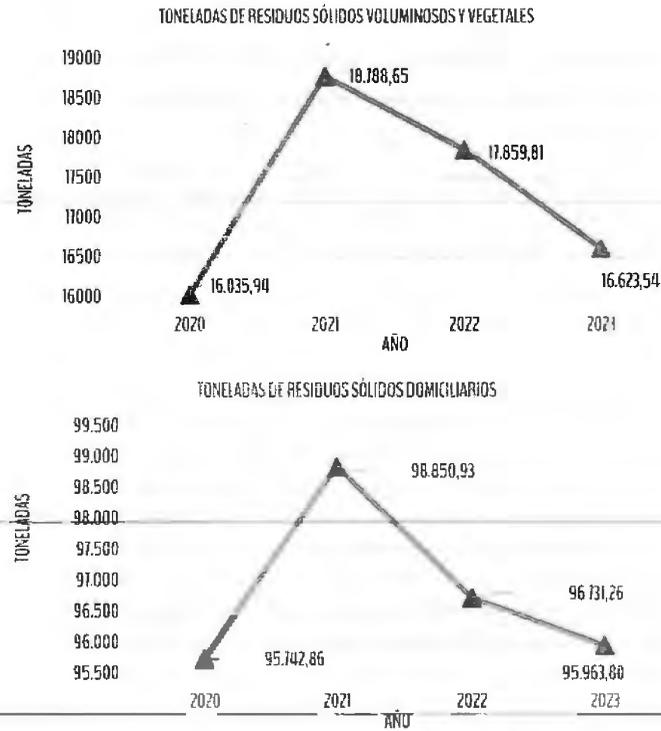
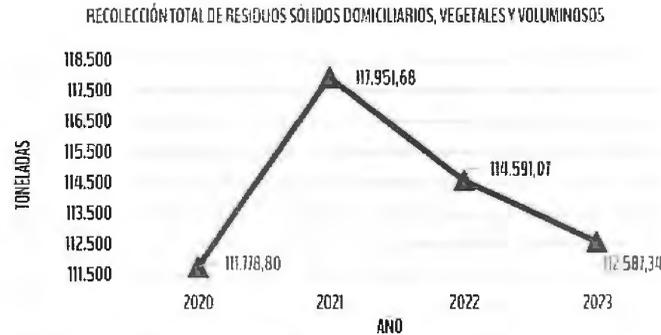


Tabla N° 3  
Toneladas de Residuos Recolectados en la Comuna de Las Condes con Disposición en Relleno Sanitario

AÑO	TONELADAS		
	Residuos Sólidos Voluminosos y Vegetales	Residuos Sólidos Domiciliarios	TOTAL
2020	16.035,94	95.742,86	111.778,80
2021	18.788,65	98.850,93	117.639,58
2022	17.859,81	96.131,26	114.591,07
2023	16.623,54	95.963,80	112.587,34
2024 (proy.)	8.025,22	40.585,74	48.610,96
TOTAL	77.333,16	427.874,59	505.519,85

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección Medio Ambiente y Aseo.



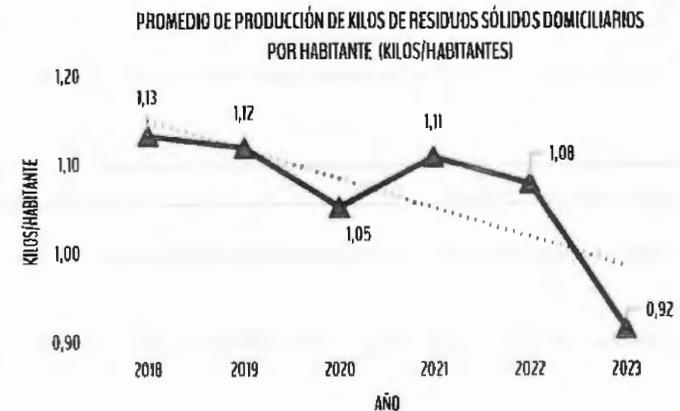
Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección Medio Ambiente y Aseo.

En línea con lo anterior, en el año 2023 se trasladaron a Relleno Sanitario, 800 toneladas menos de residuos sólidos domiciliarios que en el año 2022 y, 1.236 toneladas menos de residuos sólidos voluminosos y vegetales. Por otra parte, con acuerdo a la población comunal del Censo 2017 (294.838 habitantes), en la Figura N° 80 se presenta la Tabla y Gráfico de los promedios de residuos generados por habitante en la comuna, para el periodo 2018 a 2023 y las cifras a mayo del presente año. Se tiene que, en el año 2023, cada habitante de la comuna generó 920 gramos de residuos diarios. La cifra registrada durante el año 2023 expone una disminución de 160 gramos diarios de residuos generados por cada habitante de la comuna, respecto del año 2022. Un objetivo de la gestión comunal es que dicha cifra siga en descenso, mediante medidas que incentiven la reducción de residuos sólidos y orgánicos a través del reciclaje y del compostaje.

Siguiendo este propósito, cabe mencionar que en la comuna hay 40 puntos de recolección de 3 y 5 m<sup>3</sup>, ubicados en baterías de 4 silos, en 11 puntos limpios. Sirven para el reciclaje de vidrio, PET, papel/cartón y envases de cartón para alimentos (Tetra Pak). Asimismo, existe un Centro de

Figura N° 80  
Tabla y Gráfico: Promedio de Residuos Generados (kilo/día) por Habitantes de la Comuna

PROMEDIO DÍA ANUAL	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (a mayo)
	1,13	1,12	1,05	1,11	1,08	0,92	0,95



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección Medio Ambiente y Aseo.

Acopio Transitorio de residuos reciclables, reutilizables y peligrosos domiciliarios y un Centro de Educación Ambiental "Punto Verde", que recibe veintidós clases distintas de residuos para su tratamiento correcto.

Conjuntamente, existen 5 puntos limpios móviles que se ubican en 30 puntos estratégicos distintos cada semana. Por otro lado, concurre un programa de recolección a domicilio de residuos destinados al reciclaje llamado "Puerta a Puerta". Los residuos recolectados se clasifican de manera manual en una planta centralizada para su acopio transitorio y valorización posterior en las empresas recicladoras correspondientes. Se recolectan papeles y cartones, plásticos PET1, latas de aluminio y ferrosas, vidrios, envases de cartón para alimentos (Tetra Pak) y aceite en desuso.<sup>77</sup>

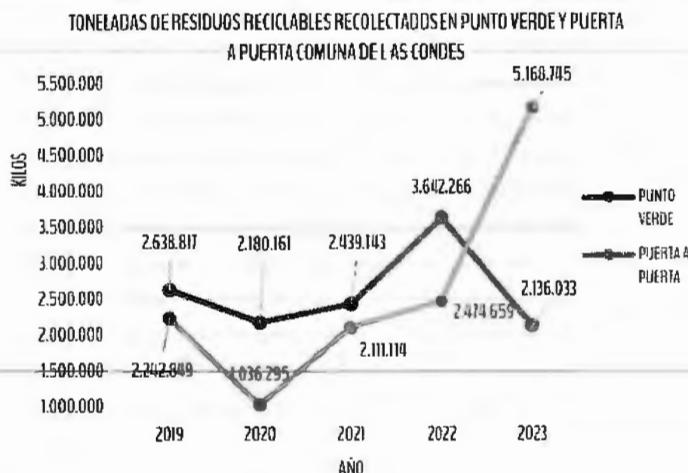
Los datos de la Figura N° 81 presentan un crecimiento del 108,87% de la recolección de residuos reciclables inorgánicos a domicilio y una disminución del 41,35% de los residuos recibidos en el Punto Verde. En su conjunto, podemos señalar que las toneladas de residuos reciclables recolectados en la comuna de Las Condes presentan un crecimiento constante, así, en el año 2023 se da un aumento de aproximadamente 1.200 toneladas (19%) respecto al año anterior, como se aprecia en la Figura N° 82.

Parte de las toneladas recolectadas a domicilio corresponden al programa 'Recicla en tu edificio', de carácter voluntario, que incorpora a la recolección de residuos reciclables tradicional una educación ambiental, con el fin de crear conciencia acerca de la reducción de residuos domiciliarios a través de la práctica cotidiana del reciclaje. Se incentiva la correcta segregación de los residuos, la selección de aquellos que se puede reciclar y cómo deben tratarse y entregarse aquellos para su correcto recibimiento en las plantas recicladoras.<sup>78</sup> Actualmente hay inscritos y activos en el programa 658 edificios de la comuna y su distribución por Unidad Vecinal es la que se puede observar en la Figura N° 83. La municipalidad retira una vez por semana los residuos reciclables para su posterior tratamiento.

Respecto a los residuos orgánicos, estos representan el 58% de la basura que se produce en un hogar promedio en Chile, sin

Figura N° B1  
Tabla y Gráfico: Toneladas de Residuos Reciclables Recolectados en Punto Verde y Puerta a Puerta

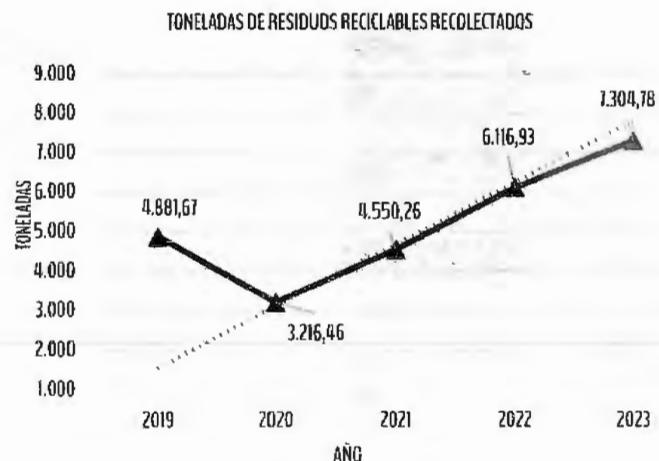
AÑO	PUNTO VERDE	PUERTA A PUERTA	TOTAL
2019	2.638.817	2.242.849	4.881.666
2020	2.180.161	1.036.295	3.216.456
2021	2.439.143	2.111.114	4.550.257
2022	3.642.266	2.474.659	6.116.925
2023	2.136.033	5.168.745	7.304.778



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección Medio Ambiente y Aseo.

embargo, se recicla menos del 1% de lo generado. Para revertir esta situación, el Ministerio del Medio Ambiente desarrolló el año 2020 la Estrategia Nacional de Residuos Orgánicos (ENRO), que propone como desafío reciclar el 66% de los residuos orgánicos generados a nivel municipal al año 2040. Siguiendo este propósito, este Municipio está implementando un plan en etapas para incorporar sistemas de compostaje en establecimientos educacionales, los cuales sientan las bases para incorporar a las familias de cada comunidad en el proceso, llevando en una siguiente etapa el compostaje a los hogares. En la misma línea, la Municipalidad desarrollará el proyecto "Bioprocesador Orgánico", que busca convertir a las ferias libres de la comuna en las primeras en procesar el 90% de sus residuos orgánicos al 2030. Con esto se busca promover una economía circular, al dar valor al sustrato obtenido, utilizándolo para mejorar el suelo de las plazas y los parques de Las Condes.<sup>79</sup>

Figura N° B2  
Toneladas de Residuos Reciclables Totales Recolectados en Punto Verde y Puerta a Puerta



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección Medio Ambiente y Aseo.

En la Tabla N° 4, se puede observar el listado que detalla el destino que tienen los materiales recolectados en el programa de reciclaje de la comuna de Las Condes, separados según tipo de residuo.

Respecto a los costos asociados a la gestión de residuos, estos corresponden al traslado de material recolectado, la disposición final de lo recolectado, la capacidad y costo de vertederos. La municipalidad tiene un contrato vigente hasta el año 2027 con la empresa KMD S.A. La capacidad métrica del relleno sanitario es de 100.000.000 de toneladas, se estima que se alcanzará esa cifra el año 2045. A la fecha su ocupación es de 52.000.000 de toneladas/métricas. Cada tonelada tiene un costo de \$14.649.

Entre el año 2020 y 2023 aumento el costo de la disposición final de residuos en \$314.984.277.- (trescientos catorce millones novecientos ochenta y cuatro mil doscientos setenta y siete pesos), representando un 25,23% más del valor total pagado en 2020.

Finalmente, se ofrece la síntesis de los resultados del análisis estratégico correspondiente al acápite de espacio público, considerando aceras, paseos, otros recorridos, actividades en el espacio público, seguridad pública y gestión de residuos, expresado en fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

Figura N° 83  
Número de Edificios por Unidad Vecinal en Programa "Recicla Tu Edificio"

CANTIDAD DE EDIFICIOS POR UNIDAD VECINAL QUE PARTICIPAN EN EL PROGRAMA "RECICLA EN TU EDIFICIO" – COMUNA LAS CONDES



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección Medio Ambiente y Aseo.

Tabla N° 4  
Destino del Material Recolectado en el Programa de Reciclaje en Las Condes

RESIDUOS	PLANTA DE TRATAMIENTO O RECICLAJE	RESIDUOS	PLANTA DE TRATAMIENTO O RECICLAJE	RESIDUOS	PLANTA DE TRATAMIENTO O RECICLAJE
Papeles (Cartón)	Reciclado Industrial S.A.	Electrónicos (DVR)	Cegpa Chile S.A.	Residuos (ONG)	Buenos FE
	Comercial Arca S.A. Snc	Washing Machine	Agencia Eco	Papel (Papelón)	Industria Chile
	Comercio Solidario con Jesús María Muñoz		Frutícola (Frutas y Verduras)	Papas	Bitacora
	Sinca S.A.		Equipech S.A.	Plásticos (PET)	Plásticos
Textil	Recicla S.A.		Fabricación Composites	Aluminio	Bitacora
	Prosur S.p.		Valdivia	Plástico	Bitacora
	Green Plast Spa.	Electrodomésticos	Trasportes Eco	Aluminio	Comercial Huipil Ltda
Textil (Lana)	Recicla Spa		Aluminio (Aluminio Negro)		Aluminio S.A.
Plásticos (Plástico)	Recicla Spa		Cegpa Chile S.A.		Buenos Vieles S.A.
Plástico	Recicla Spa		Aluminio (Aluminio)	Plástico	Bitacora
	Recicla		Enza quem	Tapas de Botón	Recicla
	Valdivia	Residuos (ONG)	Prosur S.p.	Plástico (PET)	Recicla (Materia Plástica)
Residuos (ONG)	Recicla Spa		Prosur S.p. (Aluminio Negro)	Plástico	Recicla (Materia Plástica)
Residuos (ONG)	Recicla		Cegpa Chile S.A.	Vidrio	Recicla (Materia Plástica)
Residuos (ONG)	Recicla Spa		Frutícola (Frutas y Verduras)		Banco de libros
	Recicla		Comercial Arca S.A. Snc		Recicla

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección Medio Ambiente y Aseo.

Tabla N° 5  
Costo Total del Servicio de Disposición de Residuos

MES/AÑO	TRANSFERENCIA	DISPOSICIÓN FINAL	TOTAL
2020	\$ 667.194.831	\$ 981.112.772	\$ 1.248.307.603
2021	\$ 770.393.417	\$ 530.944.703	\$ 1.251.298.250
2022	\$ 787.347.133	\$ 685.762.755	\$ 1.473.110.488
2023	\$ 875.647.246	\$ 104.403.620	\$ 1.241.291.866
2024 (a mayo)	\$ 373.121.665	\$ 324.981.104	\$ 698.102.839
TOTAL	\$ 3.381.591.278	\$ 2.950.518.794	\$ 6.338.110.072

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección Medio Ambiente y Aseo.

#### Fortalezas:

- Espacio público constituido por diversidad de componentes que posibilitan experiencias sensoriales de alta riqueza, en contextos de diferentes escalas: intercomunales, comunales y vecinales.
- Existencia de zonas de paseos peatonales en sectores residenciales asociadas a usos de suelo de equipamiento, especialmente de las clases de comercio y servicios, con alta demanda diurna y, en algunos casos, también nocturna.
- Existencia de incentivos para los proyectos de densificación condicionados a mejoras en el espacio público, como el soterramiento de tendido eléctrico, liberación del nivel adyacente a las aceras, aumento de la superficie de área libre, entre otros, regulados por los proyectos de tratamiento del espacio público.
- Creciente oferta de programas de actividades en el espacio público, para distintos niveles etarios y en diferentes jornadas.
- El diseño y mobiliario del espacio público es de alto estándar, con programas de mantención y mejoramiento constante.
- Espacio público con excelentes condiciones de iluminación y control.
- El diseño del espacio público incorpora todas las normas de accesibilidad universal, dotando a éste de un alto nivel de inclusividad.
- Existencia de recorridos por zonas y barrios con acentuado valor patrimonial, tanto ambiental como arquitectónico y urbano.

- Tecnología de avanzada en el control del espacio público, permitiendo mantener condiciones de mayor seguridad, desincentivando los delitos a las personas y a la propiedad.
- Existencia de programas de seguridad pública colaborativos que coordinan a la municipalidad y la comunidad en la prevención de delitos en la comuna.
- Programas de limpieza y mantención del espacio público, asociado a programas de gestión de residuos sólidos, que incorpora a vecinos e instituciones y empresas.

#### Oportunidades:

- Ley de Aportes al Espacio Público que posibilita destinar un porcentaje de los ingresos por este concepto a acciones, programas y/o proyectos de mantención, mejoramiento o diseño del espacio público, que se encuentren dentro del PIIMEP.
- Ejecución constante de proyectos de densificación residencial y de equipamientos por el sector privado, que precisan de la aprobación de proyectos de tratamiento del espacio público y llevar a cabo medidas mitigación por los impactos generados.
- Construcción y entrada en operación de la Línea 7 del Metro de Santiago.
- Inversiones privadas y públicas de alta cuantía en diversas zonas de la comuna, tales como: Teleférico Las Condes – Huechuraba, Soterramiento de Av. Las Condes, Ampliación del Estadio San Carlos de Apoquindo, entre otras.
- Aumento de la conciencia social sobre la necesidad de realizar acciones que tiendan a la mejora del medio ambiente y los impactos del cambio climático.
- Implementación del Centro de Monitoreo Urbano.

#### Debilidades:

- Inexistencia de un catastro actualizado del estado de las aceras, paseos y recorridos urbanos.
- Inexistencia de guía de tratamiento del espacio público para los diversos sectores de la comuna, que incluya materialidades, mobiliario, características de la iluminación, entre otros aspectos.
- Escasa o nula participación del Municipio en las acciones que desarrollan en el espacio público las empresas de servicios públicos de energía eléctrica, operadores de telecomunicaciones, sanitarias, entre otras.

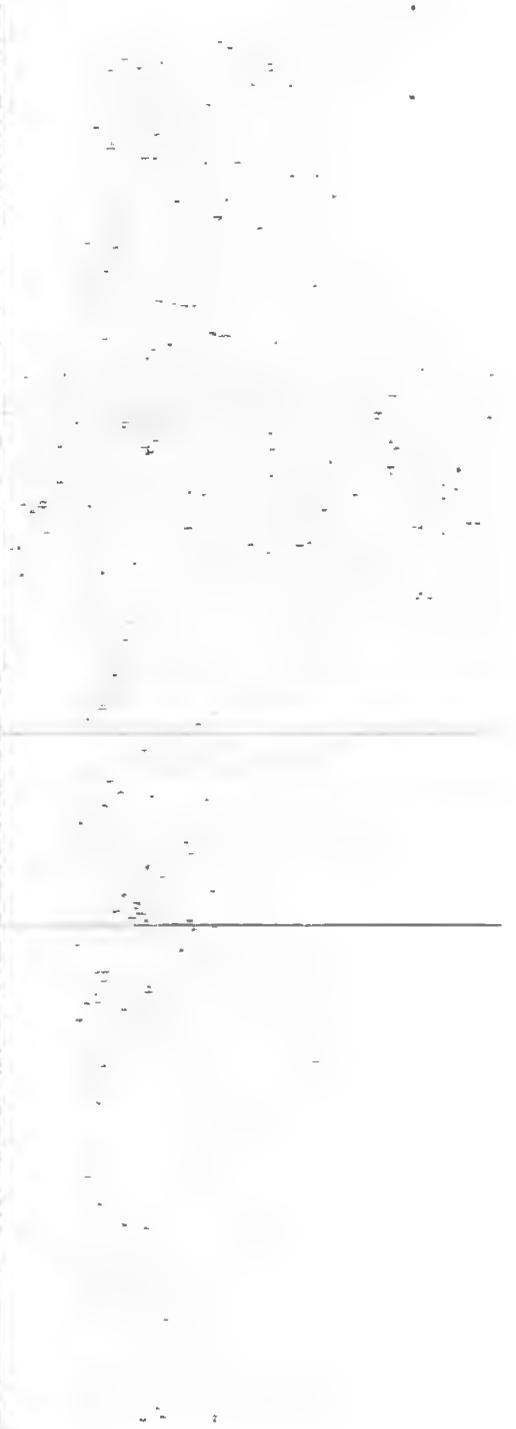
- Escasa o nula participación del Municipio en las autorizaciones de los proyectos de urbanización y pavimentación en los cuales se precisa la intervención del SERVIU Metropolitano.
- Imposibilidad legal de exigencias a las empresas de servicios públicos con relación a las características que deben considerar los proyectos que desarrollan en el espacio público.
- Aceras de ancho inferior a 2 metros en ciertos sectores de la comuna, que dificultan el desplazamiento de las personas, especialmente en pasajes.
- Existencia de elementos que interrumpen la circulación en las aceras de algunos sectores, como postes, paraderos, paletas publicitarias, arbolado, armarios de servicios, señalética, entre otros y, que generan sensación de inseguridad.
- Espacio público y de circulación de personas en los límites comunales de mal diseño y carente de las facilidades para los usos que se dan en esas áreas.
- Existencia de aceras, paseos y recorridos en zonas con pendientes pronunciadas, dificultando el desplazamiento peatonal, especialmente en la zona al oriente de Av. Paul Harris.

#### Amenazas:

- Aumento exponencial de movilidad en bicicletas y scooter por las aceras, atentando contra las personas que se desplazan a pie y provocan accidentes.
- Uso de las aceras como aparcamiento de motos y/o motocicletas, bicicletas y scooter, creando obstáculos para el desplazamiento de las personas e impidiendo el acceso a estaciones del Metro e instituciones o servicios.
- Ejecución de proyectos de ciclovías que disminuyen el ancho de las aceras, por la priorización de las calzadas para automóviles.
- Concesión del espacio público para estacionamientos de vehículos eléctricos, permitiendo la carga de éstos.
- Inexistencia de terminales modales de transporte, lo que actúa como desincentivo a la caminata por la comuna.
- Proliferación de usos del espacio público por actividades comerciales, incluso de comercio ambulante, lo que dificulta el desplazamiento peatonal.
- Zonas de alta concentración de personas desplazándose por las aceras, con diseño inapropiados para ello.

- Zonas comerciales y de servicio que finalizan la jornada laboral cercano a las 18:00 horas, transformándose a partir de esa hora en áreas desérticas e inseguras.
- Proliferación de los servicios de transporte de personas mediante aplicaciones (Uber, Cabify) y transporte de mercancía, que paran en cualquier zona e incluso esperan pasajeros sobre aceras, bandejones, platabandas.
- Proyectos de nivel metropolitano o sectorial que afecta el espacio público, sin participación del Municipio.





## F01.- Infraestructura Vial Relevante

## Aspectos Principales

El transporte tiene un papel estratégico en la sociedad actual, es un medio que favorece la globalización y adquiere las exigencias dinámicas de una sociedad que se mueve más y que está acostumbrada a la conexión instantánea, on-line, que ofrecen los sistemas informáticos. Solo basta observar las adecuaciones tecnológicas a la que nos obligó la crisis sanitaria reciente, y el aumento exponencial del uso de ella en el trabajo, reuniones, charlas y clases impartidas digitalmente. Esto ha traído y traerá sin duda impactos en una dispersión en la ciudad construida, que aún no es posible dimensionar.

El transporte tiene sin duda una dimensión económica que es un signo de su dinamismo, el transporte de personas y carga, la venta de vehículos, de gasolina, dan cuenta de esa realidad y su estado positivo o negativo. Además, tiene una dimensión social determinada por la cantidad de tiempo que pasamos en él para desplazarnos por la ciudad, el costo que representa y los distintos alcances de ese tiempo invertido. Y también tiene una dimensión ambiental, siendo el responsable en un 70% de la contaminación del aire por gases de efecto invernadero en las grandes metrópolis. Algunos han imaginado que la incorporación de vehículos eléctricos generaría menores impactos, sin embargo, ello no es así, en especial en territorios de altos niveles de ingresos, pues los vehículos eléctricos sólo posibilitarán la disminución de los gases de efecto invernadero, la congestión se mantendrá en forma creciente y se producirá una nueva fuente de contaminación cuando las baterías cumplan su ciclo de vida útil. Aún no se asigna la verdadera importancia a la política de transporte público.

Ahora bien, al transporte lo motiva la movilidad y ello se produce sobre una infraestructura física, una red. Pero, previo a revisar dicha infraestructura es importante señalar que el número de vehículos privados crece a tasas muy superiores al crecimiento de la infraestructura en la ciudad. El crecimiento del parque automotriz no puede ir a la par con el crecimiento de la infraestructura vial, pues ello agrava el problema. La mayor oferta de infraestructura para resolver el problema es un camino recorrido por otras

ciudades y demostró que sólo agrava el problema (se pensó que una red de autopistas urbanas disminuiría los tiempos de viaje, que éstas no colapsarían y, que dada la tarificación del uso, permitiría dotar a la ciudad de una red eficiente para desplazarse entre diferentes zonas de ellas, lo cual fue un sueño), la infraestructura no puede hipotecar la disponibilidad del escaso espacio público existente en la ciudad para el uso de sus habitantes, más aún, tomando en consideración la necesidad de dotar a ésta de sostenibilidad. La incorporación de medios de transporte amigables con el medio ambiente, como la caminata, ciclovías, cidos y un transporte público eficiente y no contaminante, es lo que permitirá avanzar en la línea de la sostenibilidad. Por tal razón, las obras de inversión y los aportes de privados en esta línea convergen sobre los objetivos que la propia Ley señala para ellos.

Es tan relevante el transporte, como catalizador al interior de la ciudad, pues aumenta las posibilidades de interacción entre las personas, conectividad, centralidad, uso eficiente del tiempo e incrementa el precio del suelo urbano. Pero, al mismo tiempo, es el responsable del aumento cuantitativo y cualitativo del gasto energético, de la contaminación y el ruido, la pérdida de tiempo por congestión, las disfuncionalidades sociales, el estrés, la reducción del valor inmobiliario, y la pérdida de competitividad y atractivo urbano en áreas congestionadas.

La red de vialidad estructurante de la comuna se encuentra definida por una red de vías clasificadas de acuerdo con sus características físicas, anchos de faja, funcionalidades y nivel de flujo. Es importante señalar que la vialidad Expresa y Troncal se encuentra definida y regulada por el instrumento de planificación territorial metropolitano. Y, para las vías colectoras, de servicio y locales, la regulación corresponde al instrumento de planificación territorial comunal. Además, no se puede dejar de mencionar que el sistema de transporte público se encuentra concesionado a nivel central y es operado por el sector privado, impidiendo o dificultando las acciones locales en esta materia.

La clasificación y características físicas de las vías debe vincularse a los criterios que disponen los artículos 2.3.2. y 2.3.3. de la OGUC:

**Vías Expresas:**

Vías de alta capacidad cuyo rol principal es vincular comunas a nivel metropolitano e incluso nivel regional, permitiendo desplazamientos a grandes distancias y una continuidad funcional mayor a 8 km. Tienen una velocidad de diseño entre 80 y 100 km/h. con gran capacidad de desplazamiento de flujos vehiculares, mayor a 4.000 vehículos/hora, considerando ambos sentidos. En general presentan segregación funcional y física del entorno. La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 50 metros y su ancho de calzadas totales no debe ser inferior a 21 metros.

**Vías Troncales:**

Vías de alta capacidad y operación entre 50 y 80 km/h, cuya función principal es establecer la conexión entre las diferentes zonas urbanas de una intercomuna con una continuidad recomendable no inferior a 6 km. Tienen una capacidad total mayor a 2.000 vehículos/hora, considerando ambos sentidos. Predomina el uso de

locomoción colectiva y automóviles. El ancho mínimo de su calzada no debe ser inferior a 14 metros, y es posible su funcionamiento como un sistema de dos vías de distinto sentido.

**Vías Colectoras:**

Vías de alta y mediana capacidad con una operación entre los 40 y 50 km/h. Corredores de distribución entre el sistema de redes mayor (Expresa y Troncal) vinculado a zonas de equipamiento y servicios, con el sistema vial inferior asociado a la residencia. Deben presentar una continuidad funcional mayor a 3 km y flujos vehiculares totales mayores a 1.500 vehículos/hora. La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 20 metros y las calzadas pavimentadas no deben ser inferiores a 14 metros, además es posible su funcionamiento como un sistema de dos vías de distinto sentido.

**Vías de Servicio:**

Vías de mediana capacidad asociadas al abastecimiento de centros o subcentros urbanos con equipamientos de

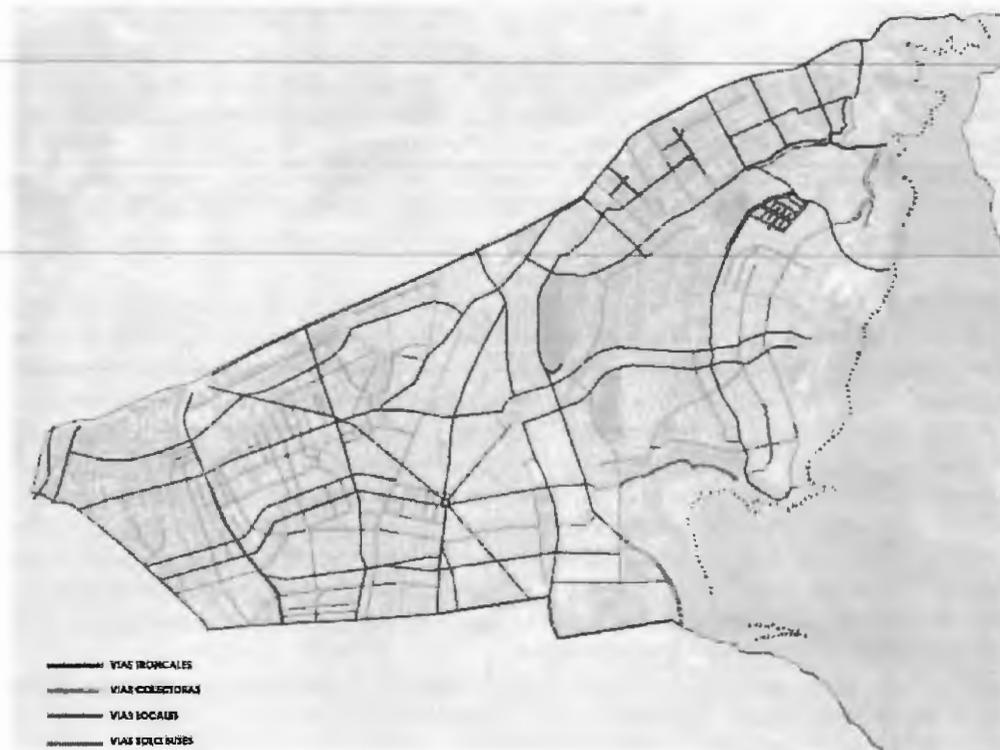


Figura N° 84  
Vialidad Relevante

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

locomoción colectiva y automóviles. El ancho mínimo de su calzada no debe ser inferior a 14 metros, y es posible su funcionamiento como un sistema de dos vías de distinto sentido.

#### **Vías Colectoras:**

Vías de alta y mediana capacidad con una operación entre los 40 y 50 km/h. Corredores de distribución entre el sistema de redes mayor (Expresa y Troncal) vinculado a zonas de equipamiento y servicios, con el sistema vial inferior asociado a la residencia. Deben presentar una continuidad funcional mayor a 3 km y flujos vehiculares totales mayores a 1.500 vehículos/hora. La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 20 metros y las calzadas pavimentadas no deben ser inferiores a 14 metros, además es posible su funcionamiento como un sistema de dos vías de distinto sentido.

#### **Vías de Servicio:**

Vías de mediana capacidad asociadas al abastecimiento de centros o subcentros urbanos con equipamientos de servicios y comercio, y operación de entre 30 y 40 km/h. En general son vías de distancia y continuidad funcional mayor a 1 km. Su flujo vehicular es aproximadamente 600 vehículos/hora, considerando todas sus calzadas. La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 15 metros y el ancho de su calzada no inferior a 7 metros, tanto en un solo sentido o doble.

#### **Vías Locales:**

Vías que permiten acceder desde la vivienda al sistema mayor de vías, Expresas, Troncales, Colectoras y de Servicios, sirviendo a los desplazamientos de corta distancia con una velocidad de operación entre 20 y 30 km/h. La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 11 metros y el ancho de su calzada no debe ser inferior a 7 metros, tanto en un solo sentido o doble.

#### **Vías Solo Buses:**

Pistas exclusivas para la circulación de transporte público, mayoritariamente se ubican en el lado derecho de la vía según el sentido de circulación.

Como se puede observar, la norma que clasifica y caracteriza las vías de las ciudades está en contraposición a la Ley de Tránsito, que establece que la velocidad máxima de desplazamiento en las vías urbanas debe ser de 50 km/hora. Por tanto, no debieran existir vías urbanas con velocidades de operación superior, como es el caso de lo definido para las vías expresas y troncales.

#### **Características Generales**

Sin perjuicio de lo expuesto precedentemente, el sistema vial de la comuna está compuesto por: vías Expresas, Troncales, Colectoras, de Servicio y Locales. Las Condes posee conexiones intercomunales importantes, como es el caso de Av. Presidente Kennedy, Av. Apoquindo, Av. Las Condes, Av. Cristóbal Colón y Av. Francisco Bilbao, en el sentido oriente – poniente, y de Av. Manquehue, Av. Padre Hurtado, Av. Francisco de Asís y calle San Antonio en el sentido norte – sur. Debemos agregar el valor de alimentación del sistema con vías tales como Av. Paul Harris, La Posada, Av. Charles Hamilton, Av. Camino El Alba, Av. General Blanche, Av. Presidente Riesco, Los Militares, Martín de Zamora, Latadía, Sebastián Elcano, Av. Chesterton y Tomás Moro<sup>80</sup>.

Dentro de la red vial debe destacarse la conectividad intercomunal que otorga a la comuna, por una parte, el anillo de circunvalación Américo Vespucio, que conecta con el sistema de autopistas urbanas y con vías regionales y nacionales y, por otra parte, la Av. Kennedy que también conecta con autopistas urbanas, Ruta 5 y Ruta 68.

Revisaremos la estructura de movilidad comunal analizando las Intersecciones Relevantes, Infraestructura Cíclo-inclusiva, Servicios de Transporte Público, Transporte Privado, Movilidad, Viajes y Telegestión de Servicios Municipales.

## **F02.- Intersecciones Relevantes**

#### **Diagnóstico**

Con acuerdo a la información proporcionada por la Dirección de Tránsito y Transporte Público de este Municipio respecto al flujo de automóviles que pasa por distintos cruces de la comuna en un mismo rango de tiempo, es posible identificar las intersecciones comunales más relevantes respecto a su flujo vehicular, que son a su vez puntos críticos de la infraestructura vial.

Para determinarlas, se estableció como criterio que posean flujo vehicular mayor o igual a 5.000 vehículos durante las horas punta de mañana y tarde, identificándose de tal forma las 18 intersecciones más relevantes:

<sup>80</sup> La clasificación de las vías comunales se encuentra en el Capítulo V de la Ordenanza Local del Plan Regulador Comunal de Las Condes.

1. Apoquindo / Manquehue Sur
2. Manquehue Sur / Martín de Zamora
3. Manquehue / Presidente Riesco
4. Alonso de Córdova / Presidente Riesco
5. Cristóbal Colón / Manquehue
6. Apoquindo / Presidente Piñera (ex IV Centenario) / Alonso de Córdova
7. Tabancura / Caletera Las Condes
8. Las Condes / San Damián
9. Alonso de Córdova / Cerro Colorado
10. Américo Vespucio / Cerro Colorado
11. Américo Vespucio / Kennedy
12. Alonso de Córdova / Pío X
13. Américo Vespucio / Presidente Riesco
14. Cristóbal Colón / Américo Vespucio
15. Cristóbal Colón / Tobalaba
16. Cristóbal Colón / Manquehue
17. Vitacura / Isidora Goyenechea
18. Presidente Riesco / Vitacura

En la Figura N° 89 se pueden observar la espacialización de la totalidad de las intersecciones relevantes y en la Tabla N° 6 se ofrece para cada una de las intersecciones relevantes, los datos de flujos de vehículos, el número de mediciones y el promedio, en los horarios de punta, tanto de la mañana como de la tarde.

En las intersecciones de la comuna, en general, existe un alto grado de fluidez de tránsito, con excepción de algunas intersecciones puntuales en las que en horarios punta existen niveles de saturación de un 80% a 85%. En esas intersecciones se generan retenciones del flujo, sin presentar detención por largos períodos de tiempo. Además, la red en general presenta buenas condiciones de seguridad vial, lo que permite que los usuarios se desplacen en tiempos razonables hacia los lugares de destino. Lo anterior es apoyado por la buena señalización instalada en la comuna, que cumple con altos estándares internacionales.

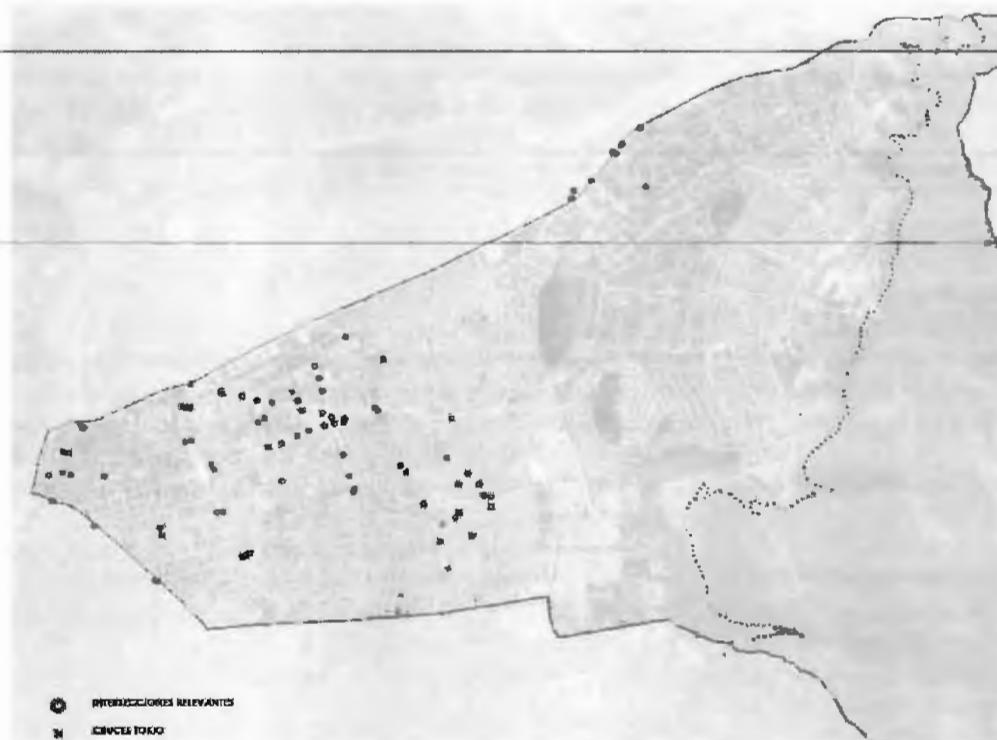


Figura N° 85  
Intersecciones Relevantes

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Para descongestionar algunos puntos conflictivos de la comuna se han implementado operaciones como: reversibilidad de Av. Presidente Riesco, Sánchez Fontecilla y de Av. Cristóbal Colón. También, la instalación de refugios peatonales a mitad de cuadra, para evitar los atochamientos en los cruces por las paradas de locomoción colectiva.

La demanda vial es atendida por un sistema de tránsito gestionado por 324 intersecciones semaforizadas y nueve cruces desnivelados, además de un parque de señales de tránsito de 15.577 unidades. Asimismo, se han llevado a cabo medidas de seguridad peatonal y vehicular en ciertos sectores, tales como instalación de señales electrónicas de

tiempo de espera, que indican al peatón el tiempo que falta para que el semáforo cambie a luz verde. Esta labor se está masificando a todos aquellos cruces que operan con demanda peatonal y en tiempos fijos<sup>81</sup>. Actualmente se trabaja en la interpretación de los datos de captura de los sensores instalados en la comuna, de manera que ellos permitan interpretar la data relacionada con el flujo vehicular y su situación permanente en las distintas intersecciones principales de la malla vial.

Opus c.t. N° 9 p. 46

Tabla N° 6  
Intersecciones Relevantes y Flujo Vehicular en Horarios Punta

INTERSECCIÓN	Flujo Vehículos		Mediciones		Promedio Flujo de Vehículos	
	P.M	P.T	P.M	P.T	P.M	P.T
Manquehue / Alonso de Cordova	3.395	2.951	78	78	1.912	1.890
U. Lavand / Alonso de Cordova	2.248	2.093	49	44	1.074	1.064
O'Connell / Apoquindo	2.085	1.961	12	17	1.174	1.159
Apurimac / Las Lavand	1.429	1.430	46	46	1.209	1.188
Apoquindo / Manquehue sur	5.102	4.513	78	76	2.565	2.271
Manquehue / Las Lavand	4.525	4.626	44	46	2.184	2.104
Manquehue Sur	1.211	1.068	12	12	613	540
Las Lavand / Reserva Norte	4.370	3.984	29	29	2.007	1.836
Apoquindo / Badajoz / La Capitania	4.811	3.803	24	24	2.048	1.914
Manquehue Sur / Matucos de Zamora	5.240	4.061	78	49	2.643	1.961
Alonso de Cordova / Los Militares	3.899	4.001	40	40	1.970	2.021
Los Militares / Reserva Norte	2.163	1.995	44	40	1.106	1.088
Apoquindo / Jorge VI	4.203	4.342	24	24	2.114	2.081
Alonso de Cordova / Reserva Norte	3.889	2.926	36	46	1.941	1.726
Apoquindo / Rosa O'Higgins / La Gloria	4.759	3.841	28	28	2.394	1.935
Los Militares / La Gloria	2.076	1.803	28	40	1.075	949
Los Militares / Pio XI	2.276	2.270	20	24	1.110	1.107
Reserva Norte / Camino de los	2.481	1.881	44	46	2.404	1.884

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana en base a información proporcionada por la Dirección de Tránsito y Transporte Público.

Continuación Tabla N° 6  
Intersecciones Relevantes y Flujo Vehicular en Horarios Punta

INTERSECCIÓN	Flujo Vehículos		Mediciones		Promedio Flujo de Vehículos	
	P.M	P.T	P.M	P.T	P.M	P.T
Manquehue / El Director	4.065	4.207	24	24	2.005	2.106
Alonso de Córdova / Alameda P. Norte	2.354	2.343	30	37	1.177	1.157
Manquehue / Presidente Riesco	1.131	4.966	32	28	3.582	2.497
Alameda / Presidente Piñera y Alameda / Condell	1.063	536	3	4	16	10
Alonso de Córdova / Presidente Riesco	5.107	4.166	42	73	2.590	2.091
Presidente Piñera y Las P. Condell y Alameda / Alameda / Alameda	3.246	2.497	16	30	1.671	1.600
Cristóbal Colón / Manquehue	6.616	6.495	45	40	3.307	3.242
Alameda / Alameda / Alameda	1.234	1.000	10	9	1.027	1.000
Presidente Riesco / Ntra. Sra. del Rosar	3.046	1.241	28	28	1.985	638
Las Condes / Vía Sotomayor	1.800	1.100	14	10	800	550
Apoquindo / Presidente Piñera y IV Centenario / Alonso de Córdova	7.107	6.633	40	40	3.556	3.313
Alameda / Alameda / Alameda / Alameda	1.300	1.300	10	10	650	650
Tabancura / Las Condes caletera	5.430	4.538	24	24	2.715	2.269
Las Condes / Las Condes	1.407	1.100	10	10	703	550
Curamavida / Las Condes	4.313	4.304	23	25	2.156	2.152
Vía Apoquindo / Las Condes	4.845	4.304	15	16	2.422	2.152
Las Condes / San Damián	5.885	5.119	44	44	2.942	2.559
Vía Apoquindo / Las Condes	1.150	870	10	10	575	435
Pampalona / Las Condes	4.981	4.408	16	16	2.490	2.204
Alameda / Alameda / Alameda / Alameda	1.800	1.300	14	10	900	650
América Vespucio / Cerro Colorado	3.495		49		1.772	
Apoquindo / Vía Apoquindo	3.431	1.400	24	25	1.715	1.200
Los Militares / Fr. Barcelo	2.054	2.193	48	48	1.027	1.121
Alameda / Alameda / Alameda	1.000	1.400	10	10	500	700
Alonso de Córdova / P. X	6.310	1.355	36	56	3.155	1.106
Alameda / Alameda / Alameda / Alameda	1.300	1.300	10	10	650	650
Cristóbal Colón / América Vespucio	5.307	5.416	8	12	2.653	2.708
Alameda / Alameda / Alameda	1.300	1.300	10	10	650	650
Cristóbal Colón / Manquehue	6.082	6.650	28	36	3.041	3.325

Continuación Tabla N° 6  
Intersecciones Relevantes y Flujo Vehicular en Horarios Punta

INTERSECCIÓN	Flujo Vehiculos		Mediciones		Promedio Flujo de Vehiculos	
	P.M	P.T	P.M	P.T	P.M	P.T
...	154	441	4	6	100	161
Gredos / Fuente Ovejuna	198	394	36	54	217	224
...	230	705	7	8	107	148
Cristobal Colon / Imperial	7.193	3.257	33	48	1.413	1.650
...	180	2.000	0	4	180	1.000
Cristobal Colon / Robinson Crusoe	7.155	2.780	11	74	1.091	1.407
...	1.000	1.000	10	10	1.000	1.000
Presidente Pineria / IV Centenario / Monroe	2.210	3.468	28	42	1.119	1.755
...	2.000	1.800	18	18	1.800	1.800
Tomas Moro / Imperial	2.524	2.847	24	18	1.314	1.039
...	1.000	1.000	10	10	1.000	1.000
Presidente Pineria / IV Centenario / Alonso de Ojeda	1.420	1.016	48	72	867	1.546
...	1.000	1.000	10	10	1.000	1.000
Los Dominicos / Monroe	1.305	1.613	36	54	611	834
...	1.000	1.000	10	10	1.000	1.000
El Bosque / Tobalaba	4.167	4.443	16	16	2.389	2.715
...	2.000	2.000	10	10	2.000	2.000
Costanera Sur / Andres Bello	4.700	4.275	9	9	2.361	2.361
...	2.000	2.000	10	10	2.000	2.000
Isidora Goyenechea / El Bosque	1.854	1.641	1	1	1.494	1.349
...	1.000	1.000	10	10	1.000	1.000
Andres Bello / Presidente Riasco	2.154	1.409	10	10	1.132	1.710
...	2.000	2.000	10	10	2.000	2.000
Gratiana Echenique / Presidente Elizaviz norte	1.000	1.511	7	7	654	1.011
...	1.000	1.000	10	10	1.000	1.000
Américo Vespucio poniente / Cristobal Colon	2.710	4.704	7	7	1.389	2.356
...	1.000	1.000	10	10	1.000	1.000
...	1.490	2.674	5	3	1.071	1.000
...	2.000	2.000	10	10	2.000	2.000

Continuación Tabla N° 6  
Intersecciones Relevantes y Flujo Vehicular en Horarios Punta

INTERSECCIÓN	Flujo Vehículos		Mediciones		Promedio Flujo de Vehículos	
	P.M.	P.T.	P.M.	P.T.	P.M.	P.T.
Américo Vespucio oriente / Presidente Riesco	4.193	3.198	7	7	2.199	2.154
Américo Vespucio oriente / Costanera Sur	2.407	1.983	7	7	1.298	1.207
Vitacura / Lateral Kennedy	3.485	3.046	7	7	1.746	1.527
Cerro Colorado / Américo Vespucio oriente	2.833	2.767	8	8	1.416	1.383
Cerro Colorado / Américo Vespucio poniente	2.582	2.260	7	7	1.292	1.131
Kennedy / Cerro Colorado	1.778	1.588	7	7	892	769
Vitacura / Lateral Kennedy	1.907	1.630	5	5	1.956	1.618
Truman Martínez / Américo Vespucio	1.888	1.831	9	9	1.867	1.814
Apoquindo / Las Comas	2.454	2.415	16	16	1.535	1.510

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana en base a información proporcionada por la Dirección de Tránsito y Transporte Público.

## F03.- Infraestructura Ciclo-inclusiva

### Aspectos Principales

#### Zona Compartida o Zona Integrada:

De acuerdo con la Guía<sup>82</sup> del MINVU y el CNDU, una zona se considera compartida cuando se utiliza la oferta vial con distintos modos de transporte que comparten la calzada, diseñando medidas de gestión para que los vehículos no superen los 30 km/h. La zona compartida en la comuna se encuentra dentro del polígono de Av. Américo Vespucio, Av. Presidente Riesco, Costanera Sur, Vitacura, El Bosque, Napoleón y Gertrudis Echeñique, exceptuando el caso de Av. Apoquindo. Su fin es integrar y mejorar el uso del espacio público para todos los transeúntes, incluyendo vehículos, ciclos y peatones.

Por otro lado, en cuatro esquinas transitadas de la comuna con alta demanda peatonal: Rosario Norte con Cerro El Plomo, Rosario Norte con Los Militares, Rosario Norte con Alonso de Córdova y Fleming con Florencio Barrios, se implementó una operación que favorece los desplazamientos peatonales en intersecciones complejas con densidad de peatones y varios movimientos denominada "solución Tokio". Esta consiste en la instalación de un cruce peatonal que pone en rojo todos los semáforos vehiculares para permitir el cruce libre de los transeúntes en todos los sentidos del cruce.

La infraestructura vial articula la comuna. La base de articulación es el modo de transporte privado, por lo que surge la inquietud acerca de si existirán otras miradas sobre dicha base de articulación, en temas como los itinerarios peatonales, las movilidades no motorizadas, los espacios verdes, los parques y el arbolado. Es por esto que proponemos esta inquietud como una tarea a resolver con la imagen objetivo y los proyectos de inversión propuestos para el PIIMEP.

<sup>82</sup> Ministerio de Vivienda - Urbanismo, Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y Geociudad Consultores (2018). Guía para la Elaboración de Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIEP). Disponible en: [https://mdu.gub.cl/content/uploads/2020/07/PIEP\\_2020Ajustado.pdf](https://mdu.gub.cl/content/uploads/2020/07/PIEP_2020Ajustado.pdf)

**Ciclovías:**

Espacio destinado al uso exclusivo de ciclos que puede estar segregado física o visualmente. Pueden desarrollarse como parte de una calzada destinada al uso exclusivo de bicicletas y separadas del flujo motorizado, debido a que la velocidad de circulación es mayor a 30 km/h. Para velocidades de 31 a 50 km/h, se puede segregar únicamente con pintura. Para velocidades superiores a 50 km/h deben considerarse segregadores físicos. En ambos casos, la separación respecto a los vehículos será de 50 cm como mínimo.<sup>83</sup>

**CicloVía Verde o Independiente:**

Vía que sirve exclusivamente a usuarios de ciclos o caminata, ya que no contempla la circulación de vehículos motorizados. Se trata de vías que siguen el trazado de corredores verdes, parques lineales, riberas de ríos, lagos, bordes marítimos y/o brindan una conexión interurbana o rural. Sus bordes tienen nulo o bajo nivel de actividad y presentan una cantidad reducida de cruces en su trazado.<sup>84</sup>

**CicloRecreoVía:**

Cierre del tránsito vehicular en ciertas vías, abriéndolas al uso de ciclos y actividades de deporte y recreación. Funcionan en general los fines de semana, específicamente los domingos entre las 09:00 y 14:00 horas.

**Bici Las Condes:**

Es un servicio de bicicletas públicas de autoservicio y considera 100 cicloestaciones que se emplazan a lo largo del territorio comunal para otorgar la cobertura necesaria y permite dejar y extraer las bicicletas de forma automatizada. El número de bicicletas disponibles asciende a las 1.000 unidades.

**Sistema Privado de Ciclos:**

Los Scooter eléctricos llegaron a Chile el año 2018, estando presentes en las comunas de Las Condes, Vitacura y La Reina. Se arriendan y desbloquean a través de una aplicación y utilizan un sistema de aparcamiento libre. La empresa agregó a la flota de scooter una flota de bicicletas eléctricas también.

El funcionamiento de los ciclos permite al municipio contar con información agregada de las zonas de mayor demanda, lo que permite orientar las futuras operaciones respecto a movilidad. Resulta de alto interés que la información de viajes y rutas

podiera tener un nivel mayor de desagregación, de manera que contribuya a generar y mejorar la oferta de ciclovías con un mayor respaldo de antecedentes sobre la demanda. Hoy los scooters presentan un alto grado de fricción con los peatones en las aceras y paseos, aunque con tasas de accidentabilidad no significativas para el volumen de viajes diarios. En todo caso, existe fiscalización que lleva adelante el municipio para evitar el uso de ciclos en estos espacios de alto uso peatonal, el que se debiese aumentar aún más para evitar la mayor cantidad de potenciales accidentes.

**Características Generales**

La red de ciclovías existentes se encuentra concentrada en la zona poniente de la comuna, teniendo una buena cobertura en los barrios: El Golf, Presidente Errázuriz, Vaticano, San Pascual y La Capitanía. Existe una conexión con la red de ciclovías de la comuna de Providencia en la intersección de Sánchez Fontecilla con Isabel La Católica. También se encuentran ciclovías (no trazadas) en los parques lineales de Av. Américo Vespucio, Av. Manquehue, Av. Francisco Bilbao y Av. Charles Hamilton.

Las vías compartidas se concentran en su totalidad en el barrio El Golf. En este barrio se desarrolló el proyecto piloto "Plan Holanda, Vías Naranjas":

*Esta iniciativa pretendía generar un perímetro de calles donde los Ciclos pudiesen compartir de forma segura con los vehículos motorizados, reduciendo la velocidad de un carril a 30 km/h. Como parte de este piloto, Las Condes contrató a MOVE Mobility para la prestación de los servicios de asesoría en movilidad para el tema de Ciclos, así como la evaluación del "Plan Holanda" de modo que éste pueda replicarse dentro de otras zonas de la Comuna de Las Condes y también en las Comunas de Lo Barnechea y Vitacura.<sup>85</sup>*

<sup>83</sup> Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2015). Espacios Públicos Urbanos y Calidad Ciclista-Inclusiva. Recomendaciones de diseño. Santiago, Chile: Editorial e Imprenta Mayal Ltda. Disponible en [http://www.mmvu.cl/wp-content/uploads/150506%20MANUAL%20FINAL\\_red.pdf](http://www.mmvu.cl/wp-content/uploads/150506%20MANUAL%20FINAL_red.pdf) p. 56.

<sup>84</sup> MOVE Mobility (2019). Smart Moving, Las Condes. Division Smart Moving Cities Holanda [<https://innovability.nl>] p. 6.



Figura N° 86  
Infraestructura Ciclo-inclusiva Existente

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana

Esta iniciativa da cuenta, no sin dificultades, de la necesidad de generar un nuevo paradigma: un cambio hacia una movilidad multimodal. Esto requiere de la adaptación y generación de infraestructura para estos nuevos modos de transporte, que evite el uso por parte de los ciclos de las veredas, que son el espacio destinado a los peatones. Por otro lado, con una infraestructura óptima se puede proteger a los usuarios de los ciclos frente a la vulnerabilidad de estos modos con relación al uso predominante del automóvil en la red de transporte comunal.

#### Diagnóstico

La red de ciclovías de la comuna no logra el estándar de cobertura sobre la red vial, ya que su porcentaje de cobertura es solo del 3,47%<sup>86</sup>. Por otro lado, la actual red se encuentra segmentada y con poca conectividad entre ciclovías, tanto a nivel comunal como metropolitano. Además, existen distintos tipos de ciclovías en la comuna, localizándose en calzadas, aceras, bandejones centrales y

en parques lineales. Se identifica como una problemática de diseño el hecho de que casi todas las ciclovías en calzada de la comuna circulan por el costado izquierdo, y por lo mismo, una vez que termina el tramo los usuarios deben atravesarse la pista para circular por la derecha de la calzada, tal como lo exige la Ley N° 21.088 de Convivencia Vial. Esto significa una maniobra peligrosa para los ciclos, que puede ocasionar accidentes por colisión con automóviles.

Según el informe de MOVE MOBILITY las ciclovías deben tener 5 características de diseño: Directa, Confortable, Atractiva, Coherente y Segura:

- *Directa en términos de distancia y de tiempo, sin desvíos excesivos y prioridad en intersecciones semaforizadas.*
- *Confortable, implementando un tipo de pavimento agradable para la circulación del ciclista.*

<sup>86</sup> Este indicador mide el porcentaje de cobertura de la red de ciclovía sobre la red vial. Ver en línea en: <https://in.igh.cl/empl/consultadatos/2062-40f52cc4-ba99z41100104199c2>

- *Atractiva en temas de percepción de seguridad: iluminación, visibilidad en el entorno, espacios públicos bien mantenidos y presencia de la autoridad pública.*
- *Coherente en lo referente a los enlaces entre los principales orígenes y destinos.*
- *Segura, evitando conflictos con el tráfico en intersecciones, separando las ciclovías en vías principales o reduciendo la velocidad de los vehículos motorizados, eliminando posibles elementos conflictivos (ej. bolardos), etc.<sup>97</sup>*

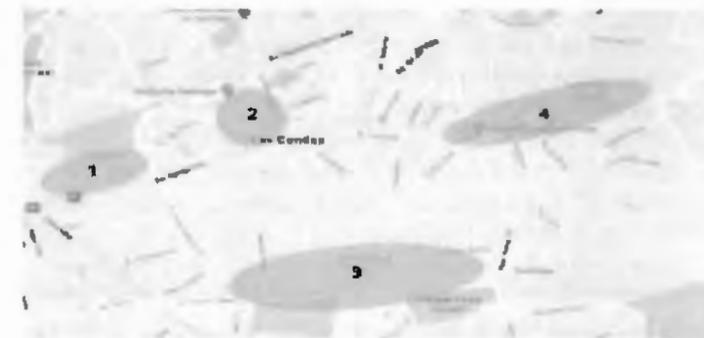
Siguiendo el propósito de incentivar el uso de la bicicleta y los ciclos como modo de transportes sostenibles dentro de la comuna, es importante rescatar la red de ciclovías existente, ampliarla y dotarla de mayor infraestructura para que cumpla con las características de diseño antes descritas. Por otro lado, se debe aumentar las áreas de estacionamientos de bicicletas en edificios privados, medida que incentiva la OGUC, y de bicicleteros públicos en puntos de alta demanda, como los ejes de transporte masivo asociados al metro. Estas son medidas que ayudarán a implementar un Plan Integral, que además debe incentivar la integración de las ciclovías comunales con las de las comunas vecinas, estimulando una red conectada a nivel metropolitano.

Por otro lado, la comuna cuenta con un servicio de bicicletas públicas (Bici Las Condes), que junto a los servicios de scooter eléctricos privados, brindan un servicio de movilidad sostenible, modelo que se busca fortalecer a futuro. Esto requiere un aumento del número de unidades disponibles, asociado a la creación de la infraestructura necesaria que permita su circulación y se anteponga al aumento progresivo de la demanda. Lo anterior obligatoriamente debe llevar a la reducción del espacio destinado al transporte en vehículo privado y a la eliminación de la circulación de ciclos por áreas peatonales.

Una iniciativa que se impulsa desde el municipio es crear una malla de ciclobandas y ciclovías en la red secundaria, que alimente los ejes de transporte público (Metro, RED). Se proponen con segregación liviana en las vías de esta red cuya velocidad sea mayor de 50 km/h, mixtas sin segregación en calles con vías de 30 km/h, y también zonas compartidas con la misma reducción de velocidad. Esto debido a que el diseño de ciclovías en vías principales con transporte público o mayor velocidad, obliga por la

accidentalidad y peligrosidad de esta, a implementar una segregación de un carril para bicicletas, lo que resulta de difícil implementación en calzadas con alto flujo de circulación. Se trata además de vías donde el espacio disponible se pretende destinar a la implementación de nuevas áreas verdes, mobiliario urbano y áreas peatonales, que contribuyan a la sostenibilidad urbana a alcanzar.

Figura N° 87  
Infraestructura Ciclo-inclusiva Existente



(1) Barrio El Golf (2) Nueva Las Condes (3) Bilbao (4) Los Dominicos  
Fuente: MOVE Mobility (2019). Smart Moving Las Condes. Mapa L. p. 14.

## F04.- Servicios de Transporte Público

### Aspectos Principales

El desarrollo de la ciudad es consustancial a la evolución de la humanidad. La decisión de juntarse para vivir en comunidad persigue una serie de beneficios y objetivos adicionales a la necesidad gregaria del ser humano. Las ciudades son un motor de crecimiento económico y las concentraciones de población, mercados en expansión privilegiados y centros de información e innovación tecnológica, son además lugares que demandan empleos con mejor remuneración y una oportunidad para acceder a la educación y la cultura global. En estas concentraciones la movilidad desempeña un rol fundamental, ya que cada

<sup>97</sup> Op. cit. 85. pp. 11 - 12

habitante debe desplazarse para satisfacer sus necesidades de trabajo, bienes y servicios, compitiendo en el proceso sobre un espacio reducido y finito, que son los canales de comunicación dentro de la ciudad.

En este espacio finito existe fricción o competencia por emplazarse contiguos al trabajo y a los centros y áreas equipadas de la ciudad, por acceder a una mayor seguridad y disponibilidad de áreas verdes, y en general a un mayor consumo de bienes y servicios, lo que depende en gran parte de la capacidad económica de las personas. Así como el territorio no es homogéneo y no todos pueden vivir en el mismo lugar, la infraestructura de la ciudad tampoco lo es. Esto reviste especial importancia en las metrópolis de los países en desarrollo, que en general concentran en sus extensas periferias a los grupos sociales de menores ingresos, con formas de vida y subsistencia precarias, con baja integración al sistema y un bajo nivel de urbanización en su entorno inmediato.

Disponer de una adecuada red de transporte urbano en una infraestructura que contrarreste esta postergación y desigualdad inicial, movilizándolo a las personas dignamente, con oportunidad, eficiencia y costos razonables es una tarea básica para iniciar la tendencia hacia la integración y disminución de la segregación espacial de la ciudad. A ello debemos sumar ingentes esfuerzos por la calidad de los hábitats, el equipamiento (educación, deporte, recreación y servicios) y la calidad de la vivienda.

Hasta hoy nos hemos preocupado en los instrumentos de planificación territorial de generar espacios para que se produzcan los desplazamientos, conservando áreas para que a medida que se construye la ciudad y crece su población, el espacio disponible permita seguir acogiendo y haciendo viables los desplazamientos de la nueva población. Ello pareciera razonable en un espacio urbano que crece hacia el infinito, sin embargo, la ciudad y su infraestructura es finita, y en la medida que se genere una extensión excesiva del suelo, aumentan los costos de desplazamiento y se torna ineficiente. Así como analizamos el hábitat de residencia y siendo la movilidad una necesidad creciente, debemos poner especial atención a la calidad física y ambiental del canal en que se producen los desplazamientos, además de revisar cómo se produce esta movilidad en el caso Las Condes.

Los canales de comunicación y las infraestructuras que acogen estos viajes son para la comuna los siguientes:

#### **Metro de Santiago:**

El desarrollo de la Línea 1 de Metro en Las Condes recorre el eje de Av. Apoquindo desde su intersección con Av. Tobalaba – Tajamar, límite comunal poniente con Providencia, hasta la estación terminal en el Parque Los Dominicos, movilizándolo en sus estaciones a más de 300.000 pasajeros/día. En su trayecto dentro de la comuna existen 7 estaciones: Tobalaba, Alcántara, El Golf, Escuela Militar, Manquehue, Hernando de Magallanes y Los Dominicos. Cabe recordar que para dar factibilidad al tramo Manquehue – Los Dominicos el municipio aportó US\$ 50 millones. Su radio de influencia caminable se limita a: Av. Presidente Riesco en el norte, Martín de Zamora en el sur, Avenida Tobalaba en el poniente y Paul Harris en el oriente.

La extensión de la Línea 4 de Metro recorre el límite de Las Condes con la comuna de Providencia, en el eje de Av. Tobalaba. Su presencia en la comuna se concentra en 3 estaciones de carácter intercomunal: Tobalaba y Cristóbal Colón, que comparte con Providencia, y Francisco Bilbao, estación que comparte con las comunas de Providencia y La Reina.

Las Futuras Líneas 6 y 7 de Metro de Santiago tendrán nuevas estaciones en la comuna. La Línea 6 compartirá la estación Isidora Goyenechea con la Línea 7, la cual tendrá tres estaciones en Las Condes: Isidora Goyenechea, Parque Araucano y Estoril. Estas estaciones se encuentran emplazadas en el límite de Las Condes con la comuna de Vitacura. Su área de influencia caminable al sur de Av. Kennedy se encuentra en Av. Los Militares, Pedro de Gamboa, Las Verbenas y Av. Las Condes en la medida que esta avenida por su trazado avanza al oriente y se aproxima a la Av. Kennedy. Cabe agregar que la Línea 7 de Metro, además, tendrá las estaciones de Américo Vespucio, Gerónimo de Alderete y Padre Hurtado, las cuales se localizan en la comuna de Vitacura, sin embargo, el área de influencia de éstas alcanza a la comuna de Las Condes.

#### **RED:**

El sistema RED (ex Transantiago) está compuesto por buses de transporte público y ofrece un servicio de alta cobertura, abarcando gran parte de la comuna y realizando 192.900 viajes diarios según la EOD, de 2012. El sistema funciona con 5 operadores de RED: Express, Metbus, Redbus, STP y Subus.

Dentro de las políticas que permiten mejorar las velocidades de operación del sistema, calidad del servicio y frecuencias de los recorridos, se han habilitado pistas exclusivas para buses, en vías tales como: Av. Francisco Bilbao hasta Tomás Moro, Av. Apoquindo, Av. Las Condes, Av. Manquehue y Av. Américo Vespucio.

Se observa una zona de baja cobertura entre: Av. Las Condes al norte, Camino El Alba al sur, Padre Hurtado al Poniente y el límite urbano cota 1.000 m.s.n.m. comunal oriente. Asimismo, existen pequeñas islas en la comuna que quedan fuera del rango de alcance caminable hacia un paradero.

Pese a que la planificación territorial comunal autoriza la localización de terminales con ciertas características en áreas comerciales y especiales, el valor de suelo de estas imposibilita su concreción en predios privados. Así, lo que se detecta más bien son estaciones o lugares de regulación de flujos, que se ubican en tres sitios no contemplados en el instrumento de planificación territorial comunal: una en Nueva Bilbao, en terrenos propiedad de la Comisión Chilena de Energía Nuclear (CCHEN) que pertenecen al Parque Intercomunal Oriente, otra en el espacio público correspondiente a la caletera de Av. Presidente Kennedy, ocupando la porción oriente del frente del Estadio Palestino, y otra en San Carlos de Apoquindo, al interior de un terreno privado perteneciente al Club Deportivo de la Universidad Católica. Es una tarea pendiente regularizar o reubicar dichas estaciones terminales, identificando los lugares apropiados y determinando las capacidades de máquinas estacionadas, además de los requerimientos de servicios asociados para su operación.

#### **Transporte Municipal. Buses Eléctricos:**

El año 2019 la Municipalidad puso en operación un sistema de buses eléctricos de la empresa TANDEM por un servicio de 10 años. Su objetivo es apoyar y mejorar la cobertura de la red de transporte público en la comuna, ofreciendo además un sistema de calidad, no contaminante, orientado a fortalecer el servicio y conectividad de la zona sur – oriente de Las Condes. En específico, son 10 buses 100% eléctricos y gratuitos que sirven como medio de acercamiento a las distintas líneas de Metro y/o vías principales de la comuna, donde circulan buses del sistema RED.

Cabe mencionar que existen dificultades administrativas y técnicas muy significativas para la operación de esta red de transporte público municipal, particularmente si es de carácter gratuito, debido a las condiciones de las licitaciones para los contratos del sistema RED. Dichas limitaciones restringen los recorridos de los buses gratuitos para evitar conflictos con los recorridos de los buses RED. El sistema de Buses Eléctricos ofrece los recorridos<sup>88</sup>, que se pueden observar en las Figuras que se exponen a continuación y organizados en los horarios de:

- Punta mañana de 7:00 a 9:00 horas;
- Valle de 10:00 a 12:30 horas y 14:15 a 16:00 horas; y,
- Punta tarde de 17:00 a 19:45 horas.

<sup>88</sup> Información aportada por la Dirección de Transito y Transporte Público.

**Recorrido punta mañana:**



Figura N° 88  
Recorrido 8,6 km, Via Láctea – Estación Metro Hernando de Magallanes

**LUNES A VIERNES DE 7:00 A 8:40 HORAS / 2 BUSES**



**IDA:** VIA LÁCTEA – SANTA ZITA – ESPIGAS – NUEVA BILBAO – MANUEL CLARO VIAL – PRESIDENTE SEBASTIÁN PINERA – BILBAO – TOMÁS MORO – FLEMING – PRESIDENTE SEBASTIÁN PINERA – HERNANDO DE MAGALLANES.



**REGRESO:** HERNANDO DE MAGALLANES – PRESIDENTE SEBASTIÁN PINERA – FLEMING – TOMÁS MORO – BILBAO – PADRE HURTADO – NUEVA BILBAO – ESPIGAS – SANTA ZITA – VIA LÁCTEA.

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público. En: <https://www.lascondes.cl/servicios/muevete-en-las-condes/buses-electricos/>.

**Recorrido punta mañana:**



Figura N° 93  
Recorrido 9,3 km, Parque Los Dominicos – El Remanso

**LUNES A VIERNES DE 7:00 A 09:00 HORAS / 2 BUSES**



**IDA:** PARQUE LOS DOMINICOS – CAMINO EL ALBA – VITAL APOQUINDO – GRAL. BLANCHE – FCO. BULNES CORREA – EL REMANSO – CAMINO GRAN VISTA.



**REGRESO:** CAMINO GRAN VISTA – EL REMANSO – FCO. BULNES CORREA – CARLOS PEÑA O'NEILL – CAMINO LA FUENTE – GRAL. BLANCHE – PARQUE LOS DOMINICOS.

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público. En: <https://www.lascondes.cl/servicios/muevete-en-las-condes/buses-electricos/>.

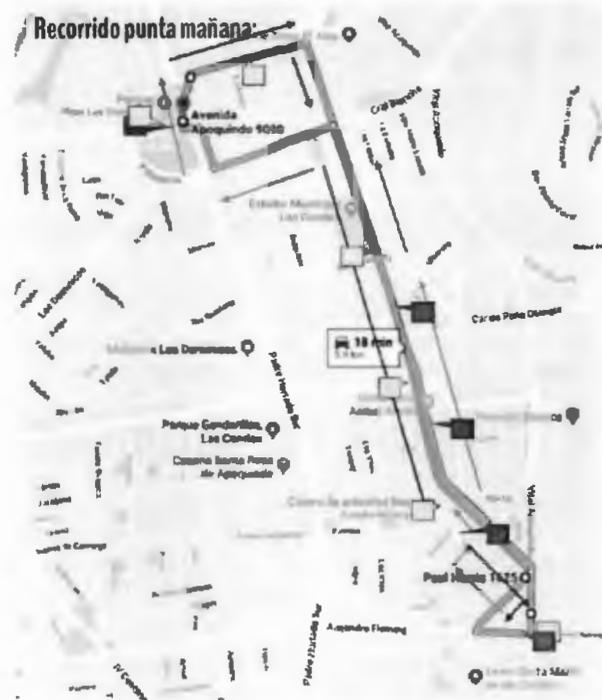


Figura N° 91  
Recorrido 10,5 km, Parque Los Dominicos – Avda. Plaza

**LUNES A VIERNES DE 7:00 A 09:00 HORAS / 2 BUSES**

-  **IDA:** PARQUE LOS DOMINICOS - CAMINO EL ALBA - VITAL APOQUINDO - GENERAL BLANCHE - AV. PLAZA - CAMINO SAN FRANCISCO DE ASÍS.
-  **REGRESO:** CAMINO SAN FRANCISCO DE ASÍS - AV PLAZA - GENERAL BLANCHE - PARQUE LOS DOMINICOS.

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público. En: <https://www.lascondes.cl/servicios/muevete-en-las-condes/buses-electricos/>.

Figura N° 90  
Recorrido 5,6 km, Santa Zita – Estación Metro Parque Los Dominicos

<b>Ida:</b> Santa Zita - Pichidangui - Patricia - Paul Harris - General Blanche - Parque Los Dominicos.	
<b>Regreso:</b> Camino El Alba - Paul Harris - Santa Zita.	
<b>Largo</b>	5,6 km ida y vuelta
<b>Horario</b>	Lunes - Viernes 7:00 a 9:00 hrs
<b>Número de Buses</b>	3 Buses

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público. En: <https://www.lascondes.cl/servicios/muevete-en-las-condes/buses-electricos/>.



**Recorrido horario valle;**



Figura N° 92  
Recorrido 7,7 km, Parque Los Dominicos – Nueva Bilbao

<b>Ida:</b> Parque los Dominicos, Camino el alba, Paul Harris, Fleming (las condesas) , Santa Zita	
<b>Regreso:</b> Santa Zita, Espigas, Nueva Bilbao, Padre Hurtado, Patricia, Paul Harris, Parque los Dominicos	
<b>Largo</b>	7,7 km ida y vuelta
<b>Horario</b>	Lunes a Viernes 10:00 - 12:30 hrs Lunes a Viernes 14:15 - 16:00 hrs
<b>Número de Buses</b>	2 Buses

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público. En: <https://www.lascondes.cl/servicios/muevete-en-las-condes/buses-electricos/>.

**Recorrido horario valle:**



Figura N° 93  
Recorrido 11,8 km Padre Hurtado – Vespucio

<b>Ida:</b> Padre Hurtado, Manuel Caro Vial, IV Centenario, Fleming, Tomas More, Latadio, Sebastián Echeano, Colón, Vespucio	
<b>Regreso:</b> Vespucio, Martín de Zamora, Manquehue, Apoquindo, IV Centenario, Alonso de Camargo, Padre Hurtado	
<b>Largo</b>	11,8 km ida y vuelta
<b>Horario</b>	Lunes a Viernes 10:00 - 12:30 hrs Lunes a Viernes 14:15 - 16:00 hrs
<b>Número de Buses</b>	2 Buses

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público. En: <https://www.lascondes.cl/servicios/muevete-en-las-condes/buses-electricos/>.

### Recorrido horario valle:

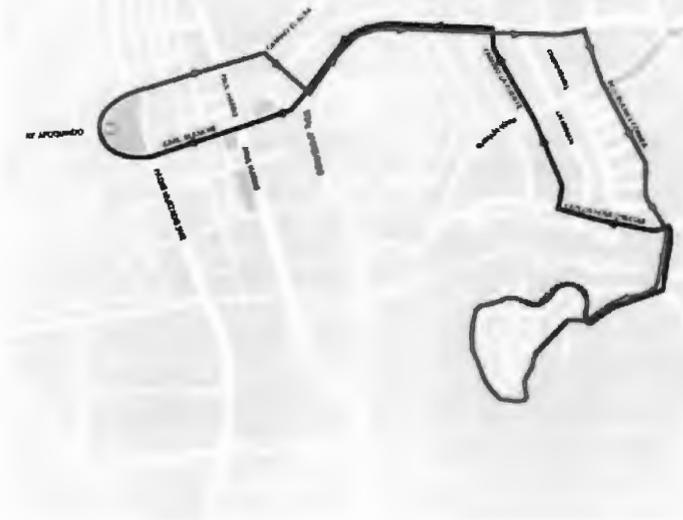


Figura N° 99  
Recorrido 10,5 km, Parque Los Dominicos – Avda. Plaza

LUNES A VIERNES DE 10:00 A 18:30 HORAS / 2 BUSES

- IDA:** PARQUE LOS DOMINICOS - CAMINO EL ALBA - VITAL APOQUINDO - GRAL. BLANCHE - AV. PLAZA - CAMINO SAN FCO. DE ASIS.
- REGRESO:** CAMINO SAN FCO. DE ASIS - AV. PLAZA - GRAL. BLANCHE - PARQUE LOS DOMINICOS.

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público. En: <https://www.lascondes.cl/servicios/muevete-en-las-condes/buses-electricos/>.

Figura N° 98  
Recorrido 9,3 km, Parque Los Dominicos – El Remanso

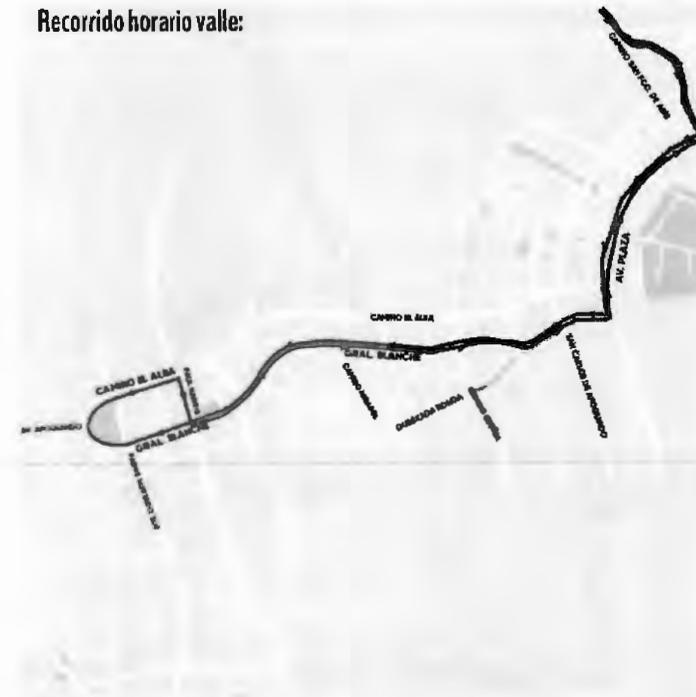
135

LUNES A VIERNES DE 10:00 A 18:30 HORAS / 2 BUS

- IDA:** PARQUE LOS DOMINICOS - CAMINO EL ALBA - VITAL APOQUINDO - GRAL. BLANCHE - FCO. BULNES CORREA - EL REMANSO - CAMINO GRAN VISTA.
- REGRESO:** CAMINO GRAN VISTA - EL REMANSO - FCO. BULNES CORREA - CARLOS PEÑA OTAEGUI - CAMINO LA FUENTE - GRAL. BLANCHE - PARQUE LOS DOMINICOS.

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público. En: <https://www.lascondes.cl/servicios/muevete-en-las-condes/buses-electricos/>.

### Recorrido horario valle:



**Recorrido horario valle:**



Figura N° 96  
Recorrido 11,5 km, Metro Los Dominicos – Metro Tobalaba

<b>Ida:</b> Metro Los Dominicos - Apoquindo - El Bosque Norte - Isidora Goyenechea - Augusto Leguía.	
<b>Regreso:</b> El Bosque Norte - Isidora Goyenechea - Augusto Leguía - Apoquindo - Metro Los Dominicos.	
<b>Largo</b>	11,5 km ida y vuelta
<b>Horario Vaile</b>	Lunes a Viernes 10:00 - 12:30 hrs Lunes a Viernes 14:15 - 16:00 hrs
<b>Número de Buses</b>	2 buses

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público. En: <https://www.lascondes.cl/servicios/muevete-en-las-condes/buses-electricos/>.

**Recorrido punta tarde:**

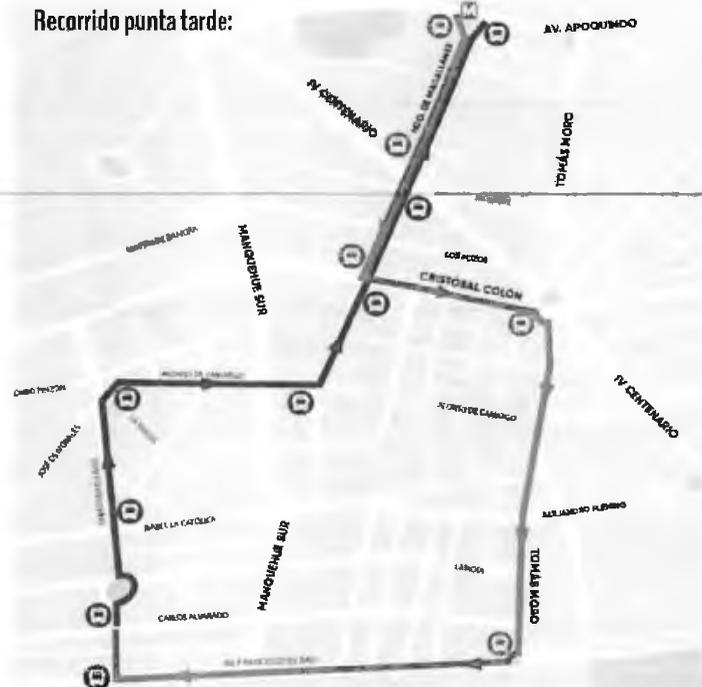


Figura N° 97  
Recorrido 7,3 km, Metro Hernando de Magallanes – Carlos Alvarado

**LUNES A VIERNES DE 17:00 A 19:45 HORAS / 2 BUSES**

-  **IDA:** HERNANDO DE MAGALLANES – CRISTOBAL COLÓN – TOMÁS MORD – AV. FCO. B' LBAO – SEBASTIÁN ELCAÑO
-  **REGRESO:** SEBASTIAN ELCAÑO – ALONSO DE CAVARGO, HERNANDO DE MAGALLANES

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público. En: <https://www.lascondes.cl/servicios/muevete-en-las-condes/buses-electricos/>.

**Recorrido punta tarde:**



Figura N° 99  
Recorrido 7,8 km, Metro Los Dominicos – Estoril

**LUNES A VIERNES DE 17:00 A 19:45 HORAS / 2 BUSES**

-  **IDA:** CAMINO EL ALBA – CARDENAL NEWMAN – ABADÍA – PAUL HARRIS – ESTORIL – LAS CONDES LATERAL SUR – LO FONTECILLA.
-  **REGRESO:** PAUL HARRIS – GENERAL BLANCHE – PARQUE LOS DOMINICOS

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público. En: <https://www.lascondes.cl/servicios/muevete-en-las-condes/buses-electricos/>.

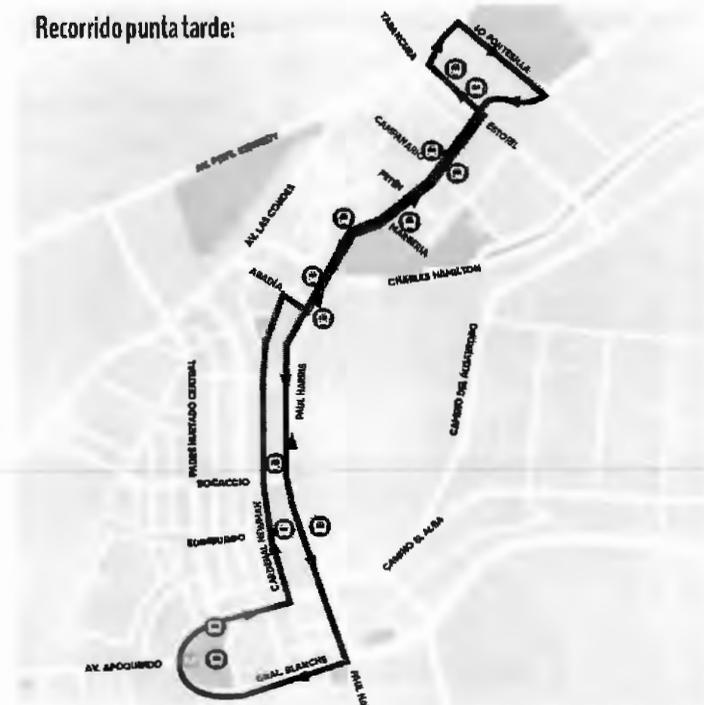
Figura N° 98  
Recorrido 7,5 km, Metro Hernando de Magallanes – Visviri

**LUNES A VIERNES DE 17:00 A 19:45 HORAS / 2 BUSES**

-  **IDA:** HERNANDO DE MAGALLANES – MONROE – TOMAS MORO – ALONSO DE CAMARGO – VISVIRI – MANUEL CLARO VIAL.
-  **REGRESO:** MANUEL CLARO VIAL – HERNAN DIAZ ARRIETA – BILBAO – FLORENCIO BARRIOS – FLEMING – PRESIDENTE SEBASTIÁN PIÑERA – HERNANDO DE MAGALLANES.

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público. En: <https://www.lascondes.cl/servicios/muevete-en-las-condes/buses-electricos/>.

**Recorrido punta tarde:**



Recorrido punta tarde:



Figura N° 100  
Recorrido 10,5 km, Parque Los Dominicos – Avda. Plaza

LUNES A VIERNES DE 17:00 A 19:45 HORAS / 2 BUSES

- ➡ **IDA:** PARQUE LOS DOMINICOS - CAMINO EL ALBA - VITAL APOQUINDO - GRAL. BLANCHE - AV. PLAZA - CAMINO SAN FRANCISCO DE ASIS
- ➡ **REGRESO:** CAMINO SAN FRANCISCO DE ASIS - AV. PLAZA - GRAL. BLANCHE - PARQUE LOS DOMINICOS

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público. En: <https://www.lascondes.cl/servicios/muevete-en-las-condes/buses-electricos/>

Figura N° 101  
Cantidad de Pasajeros del Sistema de Buses Municipal 2019 - 2020

Pasajeros Transportados por mes/ Recorrido Buses																
Año	Mes	PUNTA MAÑANA					HORARIO VALLE					PUNTA TARDE			Total Mes	
		V. Lcteo AM	Sta. Zito AM	Av. Plaza AM	El Rem. AM	C. Parra Vall	Nvo Bilbao V	Vespucio Vall	Av Plaza Vall	Remonso	Apoquindo	C. Alv. PM	Vispini PM	Estanil PM		Av. Plaza2 PM
2019	Abril	2 019	1 657	0	0	0	0	0	0	0	0	2 794	2 475	0	0	8 445
2019	Mayo	5 818	5 383	7 364	1 542	339	1 413	482	0	0	0	7 062	5 799	2 948	4 513	42 663
2019	Junio	7 438	5 852	10 989	2 786	632	2 642	776	0	0	0	8 008	6 480	4 056	7 231	55 978
2019	Julio	8 118	6 018	10 475	4 025	438	1 590	651	341	0	0	8 238	7 452	4 896	7 852	63 684
2019	Agosto	9 860	7 792	12 907	4 219	422	2 041	625	2 851	0	0	8 980	8 752	6 160	9 295	74 038
2019	Septiembre	8 678	6 683	10 701	3 773	343	2 006	517	3 410	0	0	8 400	7 752	5 016	7 946	65 213
2019	Octubre	7 363	5 646	8 907	3 060	192	1 360	303	3 404	0	0	8 120	5 881	4 506	6 982	56 146
2019	Noviembre	9 880	7 530	12 850	4 260	0	1 991	710	3 752	1 250	2 650	8 100	8 580	6 150	8 350	78 111
2019	Diciembre	9 788	6 952	12 536	4 150	0	1 250	195	4 285	950	2 525	8 885	8 285	5 851	8 801	74 078
2020	Enero	9 900	6 990	11 785	4 102	0	965	56	4 880	1 885	1 410	8 880	8 100	6 231	8 223	71 649
2020	Febrero	9 200	6 736	11 286	4 206	0	989	85	4 923	1 280	1 695	8 485	8 385	6 187	8 108	72 738
2020	Marzo	8 382	6 123	10 288	3 823	0	674	57	2 792	1 177	1 585	8 323	7 033	5 428	7 888	63 541
2020	Abril	573	552	2 051	715	0	172	40	336	225	366	407	336	554	893	7 120
2020	Mayo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2020	Junio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2020	Julio	69	103	242	119	0	60	16	113	43	76	61	76	77	127	3 382
2020	Agosto	1 208	1 061	2 332	1 229	0	617	243	742	577	636	791	798	990	1 356	11 235
2020	Septiembre	2 392	1 786	3 018	2 174	0	834	762	1 064	997	904	1 578	1 466	1 761	2 828	21 564
2020	Octubre	2 657	1 796	2 937	2 630	0	1 115	936	1 260	1 223	1 073	1 961	1 734	2 323	2 723	24 375
2020	Noviembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2020	Diciembre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total general</b>		<b>107 673</b>	<b>78 510</b>	<b>127 841</b>	<b>46 822</b>	<b>2 366</b>	<b>19 709</b>	<b>5 954</b>	<b>33 034</b>	<b>9 087</b>	<b>13 220</b>	<b>104 023</b>	<b>89 712</b>	<b>63 136</b>	<b>76 036</b>	<b>790 727</b>

	PUNTA MAÑANA					HORARIO VALLE					PUNTA TARDE			Total Año	
	V. Lcteo AM	Sta. Zito AM	Av. Plaza AM	El Rem. AM	C. Parra Vall	Nvo Bilbao V	Vespucio Vall	Av Plaza Vall	Remonso	Apoquindo	C. Alv. PM	Vispini PM	Estanil PM		Av. Plaza2 PM
2013	68 692	53 443	83 913	27 815	2 366	14 283	3 759	18 561	2 203	5 175	71 787	61 896	39 587	61 988	515 375
2020	31 981	25 067	43 928	19 007	0	5 426	2 195	14 472	6 884	3 045	32 236	27 906	23 541	34 048	275 402
<b>Total</b>	<b>100 673</b>	<b>78 510</b>	<b>127 841</b>	<b>46 822</b>	<b>2 366</b>	<b>19 709</b>	<b>5 954</b>	<b>33 034</b>	<b>9 087</b>	<b>13 220</b>	<b>104 023</b>	<b>89 712</b>	<b>63 136</b>	<b>96 036</b>	<b>790 777</b>

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Pública.

El sistema de buses eléctricos movilizó en 2019 (periodo abril – diciembre) a 515.375 pasajeros. Este flujo se vio afectado durante el 2020, con 275.402 pasajeros transportados, ello derivado de la situación sanitaria, las cuarentenas y las fases de desconfinamiento que implicaron restricciones a la movilidad. Se debe señalar que este sistema de buses también presenta servicios ocasionales por solicitud del propio municipio.

El sistema de buses considera una cochera o estación de guardado en el Parque Intercomunal Oriente, en Av. Nueva Bilbao, contiguo a la estación de regulación de flujo donde operan los servicios RED, lugar en que se han habilitado las electrolineras, para la carga eléctrica de las unidades. El sistema aumenta la fiabilidad y confortabilidad de una red de transporte público.

### Características Generales

El sistema de transporte público de la comuna responde a los estándares establecidos por el CNDU. La distancia a paraderos de transporte público mayor es de 314,24 metros y el estándar es de hasta 400 metros<sup>89</sup>. A su vez, considerando los datos totales de la población del Gran Santiago, el 93,66% se encuentra dentro del área de influencia de la red de transporte público<sup>90</sup>. Por otro lado, tal como mencionamos, el municipio proporciona un servicio de buses eléctricos gratuitos con recorridos que ayudan a complementar la red transporte público, conectando de forma eficiente la comuna con atención a los sectores de menor cobertura.

Aunque la red de transporte cumple con los estándares, aún se identifican falencias en el sistema. El servicio de transporte en la zona alta-oriente de la comuna disminuye considerablemente en comparación al poniente, y se observan zonas de cobertura crítica en los barrios: Quinchamalí, Los Frailes, San Damián, San Carlos de Apoquindo y La Foresta. El tiempo de viaje en el transporte público con destino Las Condes en hora punta de la mañana es de 80 minutos en promedio, cifra que no cumple con el estándar de hasta 60 minutos propuesto por el CNDU.<sup>91</sup>

Por otro lado, se encuentra en etapas iniciales de desarrollo de proyecto de ingeniería la extensión de la Línea 6 de Metro y la nueva Línea 7 se encuentra en ejecución de la fase asociadas a los piques de ingreso. Ambas lograrán beneficiar zonas que actualmente no tienen buena cobertura de transporte público,

en especial la nueva Línea 7 de Metro que abastecerá al sector norte de la comuna, contiguo a la Av. Kennedy. Su radio de influencia será desde Av. Vitacura a Estoril, contemplando cuatro estaciones en Las Condes. Eso reducirá los tiempos de viaje de las personas y permitirá una mayor integración de los barrios de la comuna al sistema de transporte público metropolitano, mejorando su conectividad con áreas centrales de equipamiento interno y de la Intercomuna Oriente.

Las medidas de gestión de la demanda de transporte, con una infraestructura de un alto costo económico y social de ampliación, solo se pueden orientar a acciones de reducción de la demanda. Operaciones como horarios escalonados o diferidos, oferta de autos compartidos, la promoción de medios alternativos al automóvil privado por medio de una infraestructura óptima para la caminata, bicicletas y ciclos, la optimización de las infraestructuras existentes, la promoción del transporte público, medidas e instrumentos específicos que se puedan diseñar para complementar con el teletrabajo, la organización del entorno y la administración de datos e información online del sistema a los usuarios. Además de algunas medidas del tipo administrativas como la regulación de los costos de permisos, tarifaciones y prohibiciones de horario de ingreso. La comuna, como se señaló, avanza en estímulos hacia una movilidad inclusiva y sostenible, potenciando los modos no motorizados, y abriendo una oferta de espacio protegida y segura en el espacio público comunal, la que se debiera generar sin comprometer las áreas verdes y superficies de circulación peatonal.

<sup>89</sup> El indicador expresa valores de distancia desde un origen de destino respecto del paradero de transporte público. Para su agregación territorial la distancia se pondera en función de la población a nivel manzana. Ver en línea en <https://insights.arcgis.com/#/embed/704cc341e76a84adf82d1b0b9e2e031a3>. El dato del indicador es del año 2018.

<sup>90</sup> El indicador mide la población ubicada dentro del área de influencia de la red de transporte público mayor definida por un radio de 500 metros desde un paradero de buses y de 800 metros desde una estación de metro o estación intermodal. Ver en línea en <http://insights.arcgis.com/#/embed/7118b11ef4e64a99064f8b9b81111>.

<sup>91</sup> Tiempo de viaje en transporte público en hora punta mañana, en <https://www.arcgis.com/apps/interactive/index.html?layers=43956eb423304954a7ca967b21e65be8>

Solo para ilustrar la relación existente entre la organización del territorio y las demandas de movilidad, es interesante observar la sobrecarga de movimientos locales de vehículos en el área próxima a las estaciones de Metro. Las dificultades para localizar estacionamientos, dejar y recoger pasajeros, operar los sistemas de taxis, y operar los sistemas de buses. Ello lleva a la necesidad urgente de intervenir y adecuar los puntos de intercambio modal (más aún con la creciente oferta de servicios de transporte mediante aplicaciones), lo que permitiría integrar los distintos medios de transporte motorizados y no motorizados con una infraestructura pública de estacionamientos licitados subterráneos conectados a las

estaciones. Asimismo, establecer sistemas digitales de medición de flujos de transporte y de plazas de estacionamientos públicos y privados libres, mediante una red de sensores que permita analizar y optimizar las futuras decisiones de los usuarios en estas áreas de alta demanda. Así, conceptos más amplios que caracterizan la estructura urbana como la dispersión, extensión o concentración de las actividades, la zonificación, la densidad, la característica física de la trama urbana, anchos de calles, continuidades y jerarquías de las vías, disponibilidad de espacios peatonales, arborización, entre otras, inciden en la forma de movilidad que adoptan los usuarios, bajo la racionalidad y optimización que le proveen a su comportamiento.

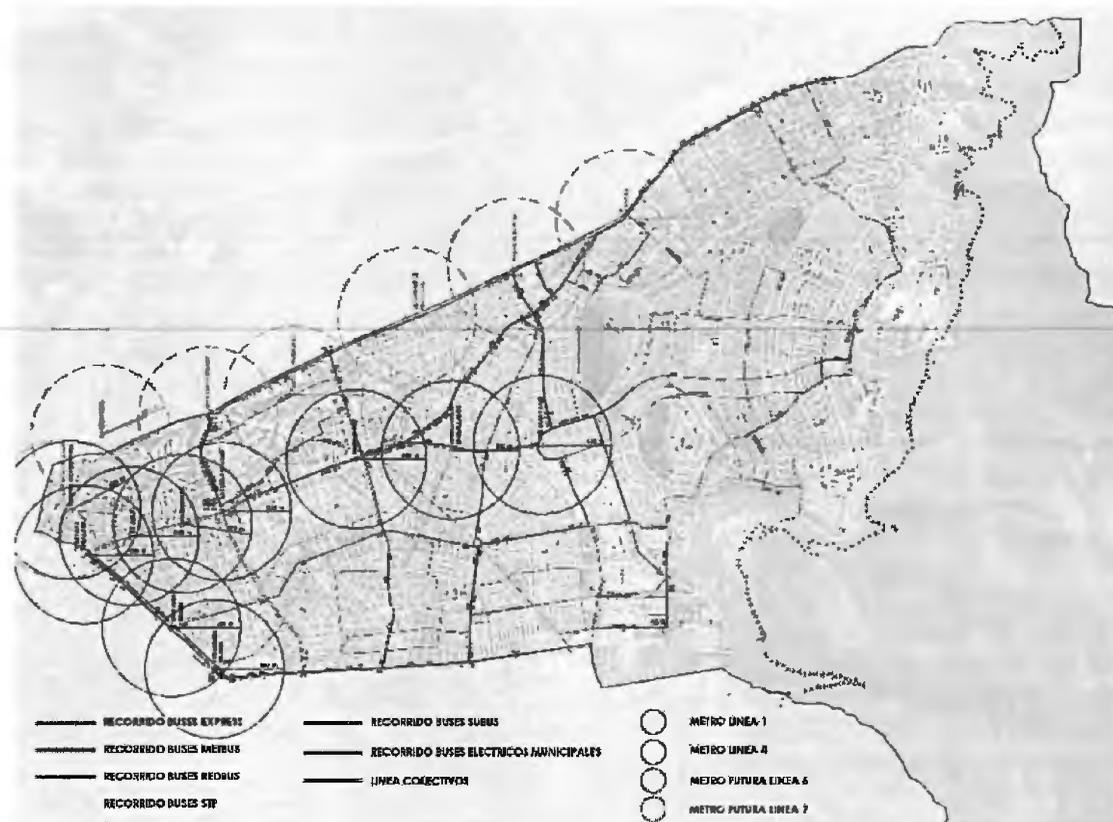


Figura N° 102  
Servicios de Transporte Público

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

### F05.- Taxis Colectivos y Básicos

El modo de transporte que comprende a los taxis presenta dos tipos:

#### Taxis Colectivos:

Constituyen el sistema de transporte público menor, operado por 5 líneas de taxi colectivo. Las líneas de colectivos que existen en la comuna apoyan al transporte público, logrando cubrir las necesidades de los vecinos en el polígono: Av. Las Condes al norte, Camino El Alba al sur, Padre Hurtado al poniente y el límite comunal oriente. Requieren de 22 estacionamientos en la vía pública.

Tabla N° 7  
Paraderos Taxis Colectivos

Nº	LÍNEA	Nº	ST	UBICACIÓN
17	LÍNEA 1005	6	51	UREJA SUR PONIENTE
18	LÍNEA 1001	5	25	UREJA SUR ORIENTE
21	LÍNEA 1002	4	23	UREJA NOR ORIENTE
19	LÍNEA 1003	4	23	UREJA SUR ORIENTE
20	LÍNEA 1004	6	16	UREJA SUR ORIENTE

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público.

#### Taxis Básicos:

El servicio de taxis colectivos se complementa en la comuna con 74 estacionamientos para taxis básicos.

Tabla N° 8  
Paraderos Taxis Básicos

Nº	UBICACIÓN	Nº de Estacionamientos	Capacidad de Vehículos
1	Felis de Amesti / Av. Apoquindo	4	30
2	Padre Hurtado / Av. Apoquindo	4	30
3	Av. América Velazco / Av. Apoquindo (Las Condes)	4	30
4	Padre Hurtado / Camino El Alba	7	30
5	General Barrios / Av. Apoquindo	1	20
6	Av. Manquehue Sur / Av. Concha y Toro	4	30
7	Av. Apoquindo / Av. Manquehue Norte	3	20
8	San Sebastián / Camino El Alba	4	30
9	San Sebastián / Av. El Bosque	3	20
10	Av. Las Condes / Camino de Balmaceda Sur	2	30
11	Av. Presidente Piñera / Av. Cristóbal Colón	1	20
12	Camino El Alba / Av. Los Andes	2	30
13	Mapocho / Av. Apoquindo	3	20
14	Padre Hurtado / Camino El Alba	3	30
15	Padre Hurtado / Padre Hurtado Sur	2	30
16	Padre Hurtado / Av. Los Andes	1	30
17	Límite Arica / Lota	1	20
18	Av. Manuel de Salazar / Camino El Alba	4	30
19	Hendaya N° 51	2	10
20	Manquehue / Camino El Alba	2	30
21	Reculer, Zonas N° 532 y N° 560	2	10
22	Av. Apoquindo N° 999	2	30
23	Av. Cristóbal Colón N° 1000	2	30
24	Av. Concha y Toro / Manquehue	1	30
25	República de Chile / Camino El Alba	2	10
26	Padre Hurtado	1	20
27	Av. Apoquindo / Av. Manquehue Norte		

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público.

## F06.- Transporte Privado

Nuestra infraestructura vial se encuentra mayoritariamente diseñada para la operación del modo de transporte privado. Su uso es intensivo y se acopla con las exigencias, estándares y rasgos de individualismo, objeto de consumo y estatus social valorados en la sociedad actual.

En Las Condes, según la encuesta EOD 2012, casi la mitad de los hogares tiene 2 vehículos o más, cifra que establece una tasa de motorización de 437 automóviles cada mil habitantes en la comuna. Siendo superada en la Región Metropolitana solo por las comunas de Providencia (451 automóviles cada mil habitantes) y Vitacura (506 automóviles cada mil habitantes).

Tabla N° 9

Distribución Porcentual de Número de Vehículos por Hogar

Comuna	Sin Vehículo	1 Vehículo	2 o Más Vehículos
Las Condes	79	25	46

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público, en base a EOD - Encuesta de Origen y Destino de Viajes 2012 de Santiago (SECTRA).

Tabla N° 10

Tasa de Motorización Comunal

Comuna	Vehículos (miles)	Hogares (miles)	Habitantes (miles)	Vehículos por Hogar	Vehículos cada Mil Habitantes
Las Condes	135,0	103,1	309,7	1,31	437

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Tránsito y Transporte Público, en base a EOD - Encuesta de Origen y Destino de Viajes 2012 de Santiago (SECTRA).

## F07.- Movilidad

Luego de revisar la infraestructura asociada a la movilidad y los modos de transporte que nos permiten desplazarnos para llegar al lugar de trabajo, de estudio, de compras, de trámites, entre otros, nos ocuparemos de lo sustantivo que es el concepto de movilidad. Como señalamos, en la ciudad contemporánea la necesidad de movilidad presenta una tasa de crecimiento constante, sin embargo, la crisis sanitaria reciente nos ha dejado un aprendizaje respecto a cómo llevar adelante nuestra vida en la urbe con una reducción obligada de la movilidad.

Hemos apreciado cómo esta reducción de movilidad se traduce en una baja significativa del crecimiento económico y en afectaciones al producto interno bruto del país. Esto considerando que, como hemos visto, la economía de la ciudad y en particular la participación económica de la Región Metropolitana representa el 45% a nivel nacional.

Sabemos que el modo de transporte predominante en la comuna, y en parte importante de la ciudad, es el automóvil privado. Estamos conscientes de que este hábito conductual es difícil solución, ya que la demanda creciente por el aumento del parque y las tasas de motorización afecta las estructuras existentes, que son finitas en su oferta. Las dificultades de la movilidad, congestión e incremento de los costos por transporte se correlacionan con problemas urbanos de crecimiento y extensión de la ciudad, una baja cobertura del transporte público y hacinamiento en sus recorridos, bajo nivel de integración de los modos de transporte y una baja velocidad del transporte público que aumenta los tiempos de viaje. Así, la movilidad se transforma hoy en un síntoma del estado actual de las ciudades.

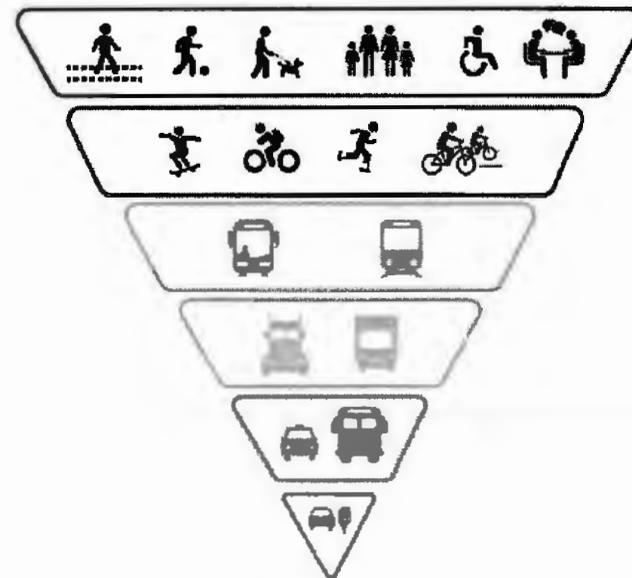
La competencia de los modos de transporte por un espacio físico finito sin duda afecta la movilidad. De ahí que las medidas de pistas exclusivas o solo bus, es una forma de dar prioridad al transporte público, aumentar su velocidad promedio y limitar la competencia de los otros modos de transporte en el espacio público asignado para el carril. Sabemos que esto es así, sin embargo, no existe conciencia de ello o simplemente es más fuerte la presión por mantener las facilidades para el desplazamiento de los automóviles, ya que las políticas parecieran seguir la lógica de esta demanda. Surge así algo que hemos mencionado previamente, ¿es posible articular la comuna sobre una base distinta, de espacios verdes, parques y áreas peatonales, y no sobre la malla vial?

La exigencia de espacio para el uso del automóvil conlleva un uso irreflexivo del espacio urbano, por lo que reconociendo la gran dificultad y lo impopular que ello puede ser, debemos avanzar con congruencia entre el uso de la ciudad y el sistema de transporte que sostiene. En ello la integración de nuevos modos al sistema de transporte, la aplicación de tecnologías en los recorridos de buses y la posibilidad de incluir políticas de teletrabajo, horarios escalonados o días diferidos, deben constituir nuevas herramientas por explorar de manera sistemática para mejorar la movilidad.

No es necesario ahondar en la dificultad de una evolución y nueva mirada en este sentido, con una comuna, que como hemos expresado, funciona comparativamente con un buen estándar. Sin embargo, hay en esto un desafío sobre una mirada consistente y permanente en todos los ámbitos urbanísticos que nos permita elevar el estándar de exigencia sobre la base de la sostenibilidad.

Visto el impacto que tiene la movilidad sobre la estructura urbana, en la medida que estos desplazamientos generen más conciencia o sean estimulados para contribuir a movimientos con una menor huella ambiental, adecuando la infraestructura para el modo peatonal, los modos no motorizados, el transporte público y relegando al último lugar al modo de transporte privado, estaremos en la senda de la nueva mirada. Debemos invertir la pirámide en que el modo de desplazamiento en automóvil pierda su posición dominante y comience a ceder el espacio apropiado a los nuevos modos. Para ello, la readecuación de la propia infraestructura es vital. Por último, creemos necesario revisar la Tabla N° 11 referida al número de vehículos motorizados y no motorizados y la Tabla

Figura N° 103  
Pirámide Invertida de Movilidad Sustentable



Fuente: Rodas M., J.C. (editor), 2018. Síntesis del Plan Maestro de Espacio Público de Bucaramanga. Editorial Universidad Pontificia Bolivariana, Colombia. p. 93.

N° 12 respecto del número de vehículos en circulación según tipo, con el propósito de construir una visión del panorama actual respecto a la movilidad en la comuna de Las Condes, pues estos datos son la base sobre la cual se deben proponer nuevas acciones para alcanzar una movilidad más sostenible.

Tabla N° 11  
Número de Vehículos en Circulación Motorizados y No Motorizados – 2022

LAS CONDES		
Total	Motorizados	No Motorizados
120.942	119.842	1.100

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas. En: <https://www.ine.gov.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/permiso-de-circulacion>.

Tabla N° 12  
Número de Vehículos en Circulación por Uso, 2022

COMUNA	TIPO DE USO	TIPO DE VEHICULO	CANTIDAD
LAS CONDES	Transporte Particular / Otro	Automóvil	93.062
		Autobús	2.600
		Vanidos	113
		Camionetas	5.405
		Motocicletas y similares	6.576
		Otros con Motor	10
		Otros sin Motor	950
TOTAL	Transporte Colectivo	Taxi Básico	661
		Taxi Colectivo	36
		Taxi Turístico	09
		Muebles: Transporte Colectivo	632
		Bus Transmilenio Colectivo	16
		Camión Simple	521
		Trabamuebles	106
Transporte de Carga	Tractor Agrícola		
	Otros con Motor	9	
	Remolque y Semirremolque	130	

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas. En: <https://www.ine.gov.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/permiso-de-circulacion>.

## F08.- Información de Accidentes de Tráfico

Respecto a seguridad vial, en base a las cifras informadas por la Comisión Nacional de Seguridad (CONASET), considerando el año 2022, Las Condes tiene los siguientes índices: 1,7 víctimas mortales en siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes; y, 77,67 lesionados en siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes. Dentro de los siniestros se consideran tanto choques como atropellos. Las lesiones, a su vez, se subdividen en graves (28,4%), menos graves (5,7%) y leves (65,9%). Algunos de ellos, son muestra de prácticas tales como, la falta de respeto a las normas de tránsito, circulación en exceso de velocidad, conducción bajo la influencia de alcohol, entre otras. Si bien la cifra ha disminuido respecto a años anteriores, resulta importante identificar los puntos críticos donde se registran una concentración de siniestros, para revisar si se pueden realizar mejoras que aumenten la seguridad vial y reduzcan los accidentes de tráfico en la comuna.

En mayo del presente año la Municipalidad de Las Condes lanzó una campaña de Seguridad Infantil desarrollada en conjunto con la Fundación Emilia, con diversas actividades que incluyen una campaña de concientización en redes sociales y la realización de seminarios educativos, con el fin de reforzar entre los automovilistas las medidas de seguridad infantil en la conducción y reducir su mortalidad. Además de recordar a los menores que han fallecido en siniestros viales.

Tabla N° 13  
Siniestros de Tránsito en la Región Metropolitana, Comuna de Las Condes – 2022

Comuna	Siniestros Totales (N)	Muertes (N)	Heridos y/o lesionados (N)			Índice de Severidad
			Graves	Menos Graves	Leves	
Las Condes	616	5	65	13	151	1181

Fuente: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET). En: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2023/06/Metropolitana-20221.pdf>, p. 9.

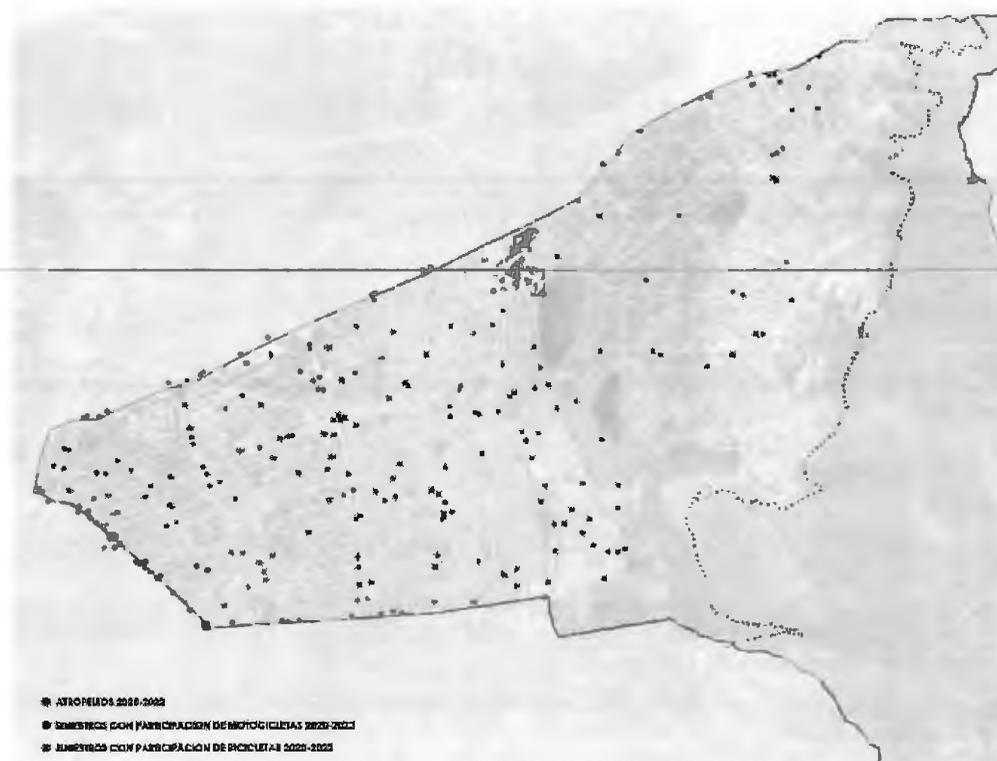


Figura N° 104  
Siniestros de Tránsito 2020 – 2022

Fuente: Elaboración propia en base a cartografía ArcGIS CONASET, con fuente de información de Carabineros de Chile.

### F09.- Viajes

Con acuerdo a los datos en la EOD - Encuesta de Origen y Destino de Viajes 2012 de Santiago (no existe a la fecha una nueva encuesta origen – destino), Las Condes tiene una tasa de motorización de 1,31 vehículos por hogar, y genera y atrae aproximadamente 1.058.000 de viajes diarios en temporada normal día laboral. Estos viajes se descomponen en 192.900 (18,2%) en transporte público (Bip, Taxi colectivo, Bus urbano no integrado); 576.000 (54,4%) en modo privado (Automóvil, Taxi básico, Motocicletas); 259.800 (24,5%) en modo no motorizado (Caminata, Bicicleta); y 29.900 (2,8%) en otros modos (Furgón Escolar, Bus Institucional, combinación público – privada).<sup>92</sup>

Para el mismo año 2012, el resumen ejecutivo de la EOD descompone el motivo de viaje para la comuna, ello contribuye a caracterizar además la base económica comunal:

- 31,7 % se transporta a Trabajar (335.600 viajes)
- 16,4 % se transporta a Estudiar (173.400 viajes)
- 51,9 % Otros (549.700 viajes, salud, visita a alguien, buscar o dejar, despacho, compras, trámites, recreación, otros).

Gracias al traspaso de datos de la Encuesta de Origen y Destino de Viajes se puede observar la movilidad de los usuarios del transporte público, pudiendo ser separados por tipo de transporte:

#### Usuarios Metro

Respecto a la red de transporte público subterráneo, la ubicación de las estaciones presentes en Las Condes cumple con el radio de influencia de 800 m, que corresponde a la distancia caminable desde y hacia cada estación.

En la comuna de Las Condes existen 10 estaciones de Metro. De estas, las estaciones con mayor afluencia son:

- Manquehue: 86.722 personas
- Tobalaba (Línea 1 y Línea 2): 85.692 personas
- Escuela Militar: 56.041 personas
- Los Dominicos: 43.563 personas

La movilidad de los usuarios de Metro se centra en el eje Apoquindo, desde Tobalaba hasta Los Dominicos, desarrollando una afluencia alta constante hasta la zona del Metro Manquehue. Luego decrece paulatinamente hasta la estación Los Dominicos, siendo las zonas con mayor afluencia: el Distrito Financiero, Barrio El Golf y Barrio Nueva Las Condes. Por otra parte, por Av. Las Condes la afluencia se concentra entre Av. Apoquindo y Av. Las Tranqueras. En Av. Cristóbal Colón se localizan tres puntos de afluencia alta: en las intersecciones con Av. Américo Vespucio, Av. Manquehue, Rotonda Atenas y Padre Hurtado sur.

Los establecimientos educacionales y centros comerciales ubicados en la comuna también son focos de afluencia de usuarios del Metro, encontrando concentraciones altas en las zonas aledañas a los centros comerciales Alto Las Condes, Mall Sport, Parque Arauco, Casona universidad Andrés Bello y la zona de universidades y colegios ubicada en San Carlos de Apoquindo.

#### Usuarios RED

El uso de los buses RED está vinculado directamente a las estaciones de Metro ubicadas en la comuna, siendo puntos de gran flujo e intercambio modal. Metro Tobalaba,

<sup>92</sup> Sin perjuicio de la inexistencia de una nueva EOD, el Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDUEUS), lanzó en agosto de este año, la Encuesta de Movilidad de Santiago (EMS 2024) (<https://www.cedueus.cl/boletines/2024/08/21/encuesta-de-movilidad-de-santiago-2024/>). En las conclusiones se indica:

La Encuesta de Movilidad de Santiago 2024 muestra que es posible obtener datos actualizados sobre los patrones de movilidad urbana en Santiago a un costo relativamente bajo. Esta encuesta busca remediar (al menos de manera parcial) el vacío dejado por la ausencia de la encuesta Origen-Destino de Santiago en más de una década. Los resultados permiten interpretar las tendencias actuales en el comportamiento de los viajeros, algo de gran utilidad para la planificación urbana, por lo que no sólo sería útil sino también tremendamente valioso tener un panel de encuestas cada uno o dos años que permitan evaluar tendencias e identificar la forma de mejorar. Así, la metodología propuesta permitirá reaccionar de manera más ágil a los cambios en nuestras ciudades, contribuyendo de manera efectiva a la política pública.

Los resultados revelan un aumento considerable en el uso del automóvil, los motos y los ciclos, en comparación con la EOD 2012. Al mismo tiempo se observa una disminución en el uso del transporte público, a pesar del incremento en la utilización del metro, lo cual se explica principalmente por la expansión de la red de este modo.

La EMS 2024 también resalta la aparición de nuevos modos de transporte, como las bicicletas eléctricas y los scooters, subrayando la necesidad de una planificación urbana que contemple la integración de estos modos en la infraestructura existente. Además, la encuesta identifica barreras importantes para el uso de la bicicleta, tales como la percepción de inseguridad y la falta de infraestructura adecuada. Señalando áreas clave para futuras inversiones y mejoras. Destaca el aumento en el uso de la bicicleta en sectores de altos ingresos y su correlación con el aumento de infraestructura de calidad en ellos, lo que sugiere la necesidad de proveer de infraestructura ciclista de calidad en sectores de menores ingresos.

Cristóbal Colón, Francisco Bilbao, El Golf, Alcántara, Escuela Militar, Manquehue, Hernando de Magallanes y Los Dominicos son estaciones que presentan estas características.

Por el eje Apoquindo existe una concentración de viajes entre El Golf y Av. Américo Vespucio, siendo un punto importante de intercambio modal y alta demanda la zona de Av. Américo Vespucio con Av. Apoquindo. Por el mismo eje entre las calles Flor de Azucena y Presidente Piñera (ex Cuarto Centenario) se produce una concentración de viajes ligados al nuevo barrio de oficinas Nueva Las Condes, generándose también una zona de alta afluencia. En el caso de Av. Cristóbal Colón, que tiene un importante flujo de buses, presenta zonas de alta demanda en su intersección con Av. Américo Vespucio y una demanda constante y no menor en el

tramo desde Av. Manquehue y Presidente Piñera (ex Cuarto Centenario). Otra intersección relevante es Av. Alejandro Fleming con Av. Tomás Moro, donde se encuentran servicios educacionales y comerciales.

El eje de Av. Las Condes presenta una alta demanda entre Av. Las Tranqueras y Estoril, siendo una intersección relevante Av. Padre Hurtado con Av. Las Condes. Desde Estoril hacia el oriente por Av. Las Condes el uso del transporte público está asociada a población que viaja hacia esta zona de la comuna. En el Parque Los Dominicos también se produce una alta afluencia que se enlaza con Av. Padre Hurtado Sur y las zonas de Colón Oriente y Villa Unión de Cooperativas, donde el uso del transporte público está asociado tanto a desplazamientos fuera del sector, como de vuelta al mismo.

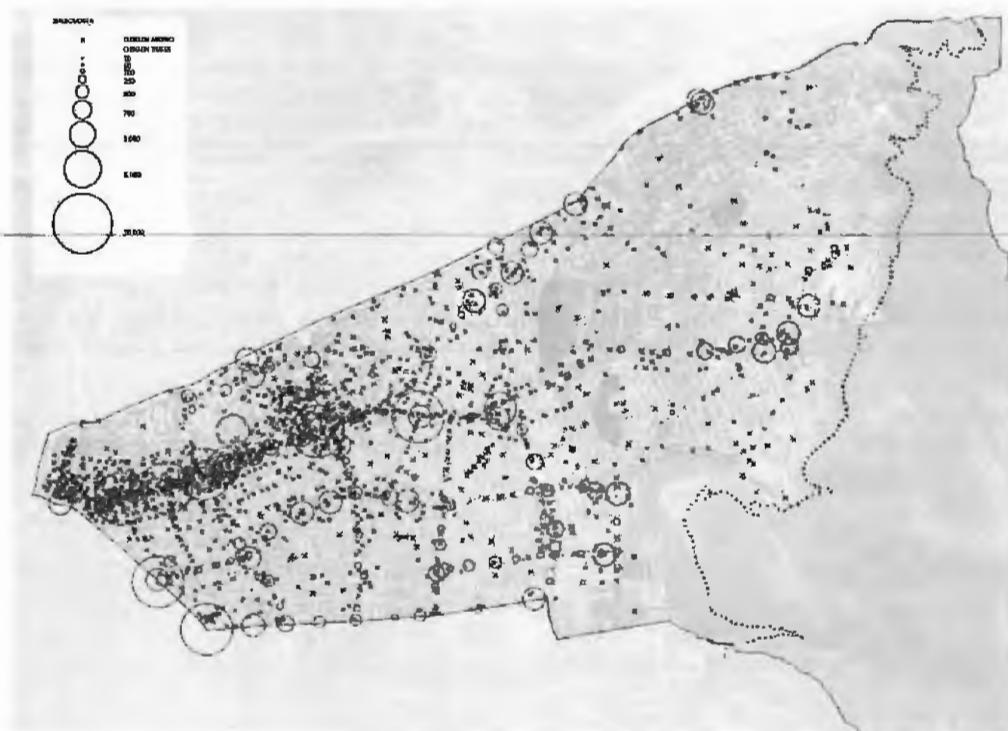
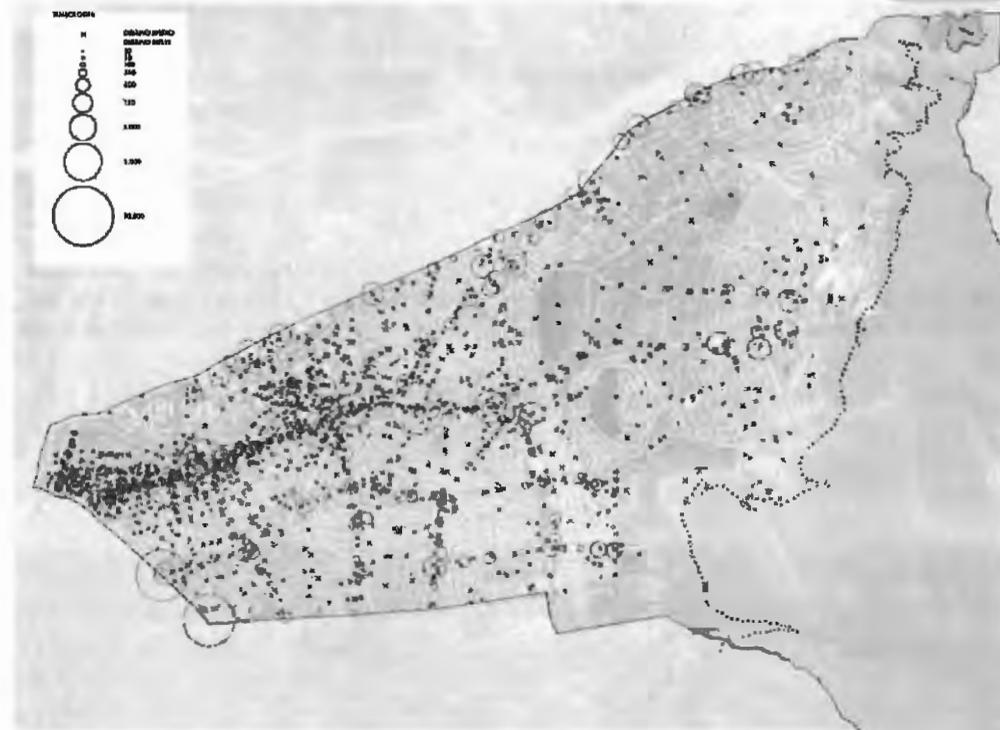


Figura N° 105  
Origen Pasajeros Metro y RED

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a Encuesta Origen Oestimo 2012

Figura N° 106  
Destino Pasajeros Metro y RED



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a Encuesta Origen Destino 2012.

## F10.- Información y Telegestión de Servicios Municipales

En varios acápite de este Plan se ha aludido a la conveniencia de contar con sistemas de información y datos online del estado de confort que ofrece la infraestructura comunal a los usuarios, y la posibilidad de actuar eficientemente para corregir los problemas que dicha infraestructura presenta. En esta línea el municipio se encuentra finalizando la primera etapa del proyecto que contempla la instalación y puesta en marcha de una red de comunicación inalámbrica comunal que permita la interconexión entre diferentes dispositivos electrónicos los cuales son capaces de gestionar remotamente (Telegestión) servicios municipales, tales como luminarias públicas, riego de parques, estacionamientos, retiro de residuos, contaminación ambiental, temperatura, humedad y presión atmosférica, congestión vehicular y ruido.<sup>93</sup>

Estos dispositivos, también llamados sensores, son capaces de medir diferentes parámetros de interés, los cuales son enviados a través de la red de comunicación hasta llegar al servidor central. El servidor almacena, procesa y analiza el dato, obteniendo así información directamente desde el espacio público, lo que mejora la gestión municipal, pudiendo actuar de forma eficiente sobre los sistemas que componen dicha infraestructura, por ejemplo, aumentando o rebajando los niveles de iluminación, entre otros. Los sensores ya se encuentran instalados y en operación. Según la información entregada por la Dirección de Infraestructura y

<sup>93</sup> Información proporcionada por la Dirección de Infraestructura y Servicios Públicos

Servicios Públicos: "hoy en día, el proyecto se encuentra en la siguiente etapa, enfocado tanto en la ampliación de la red de sensores que se conectan a la misma red montada, como a la implementación de plataformas que otorguen un análisis estadístico potente para entregar información de valor. Esto también contempla la sociabilización de los datos, lo que en otras palabras significa el acto de compartir y transparentar tales datos con la ciudadanía."

Los servicios municipales que actualmente están siendo telegestionados son:

- Luminarias Públicas.
- Estacionamientos Superficiales.
- Controlador de riego (en proceso).
- Sensores Ambientales, de temperatura, humedad y presión ambiental.
- Sensor de Congestión Vehicular.

Los más de 17 mil sensores instalados en las luminarias públicas permiten encender y apagar cada una, cambiar su nivel de potencia lumínica, programar un perfil de funcionamiento y captar variables eléctricas de la luminaria.

Respecto a los estacionamientos superficiales, se han instalado más de mil sensores distribuidos en 36 zonas de estacionamiento. Estos sensores tienen forma de disco aplanado, están montados sobre la superficie del estacionamiento y detectan la presencia de un vehículo encima de ellos. Toda esta información se cruza con el sistema de operación de la concesión de los mismos estacionamientos, aportando tiempos de ocupación más precisos e informando la cantidad de plazas disponibles y su ubicación a los usuarios que desean estacionar.

A esta información se accede a través de una aplicación móvil que fue desarrollada como parte del alcance de este proyecto. Asimismo, existen unos Tótems de Autopago desplegados en las zonas, los que ofrecen una alternativa para realizar el pago por el uso de los estacionamientos públicos. En la Figura N° 111 se muestra la distribución de las zonas de estacionamientos concesionados que tiene como contraprestación el diseño del sistema de sensores de estacionamientos en una cifra cercana a las 1.000 unidades que se ilustran con una línea roja.



Figura N° 107  
Áreas de Estacionamiento Público con Sensores Instalados

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Infraestructura y Servicios Públicos.

El controlador de riego permite accionar las electroválvulas del sistema de riego de diferentes plazas de la comuna, estableciendo horario de inicio y duración de éste. También, posee un flujómetro para medir el caudal o flujo de agua que está siendo consumida. Actualmente se instaló un sensor a modo de prueba y de desarrollo, pero el alcance esperado es telegestionar más de 80 plazas de la comuna.

En cuanto a otros sensores, existen los de congestión vehicular, que permiten obtener la cantidad y la velocidad promedio de los vehículos que circulan por una calle específica. De este modo se puede determinar el estado de la congestión vehicular (fluido, medio o denso), así como también los horarios punta y cómo ha ido variando el flujo relacionado a eventos de gran escala, como por ejemplo lo fue la pandemia. En este sentido, se ha observado un aumento paulatino del flujo en cierto tramo de la Av. Presidente Riesco a medida que la comuna fue saliendo de la fase de cuarentena y avanzó al estado actual de libre movilidad y desplazamientos. En la Figura N° 112 se puede observar, a modo de ejemplo, un gráfico del tráfico en la Av. Presidente Riesco, entre el 7 de julio y el 20 de octubre de 2020.

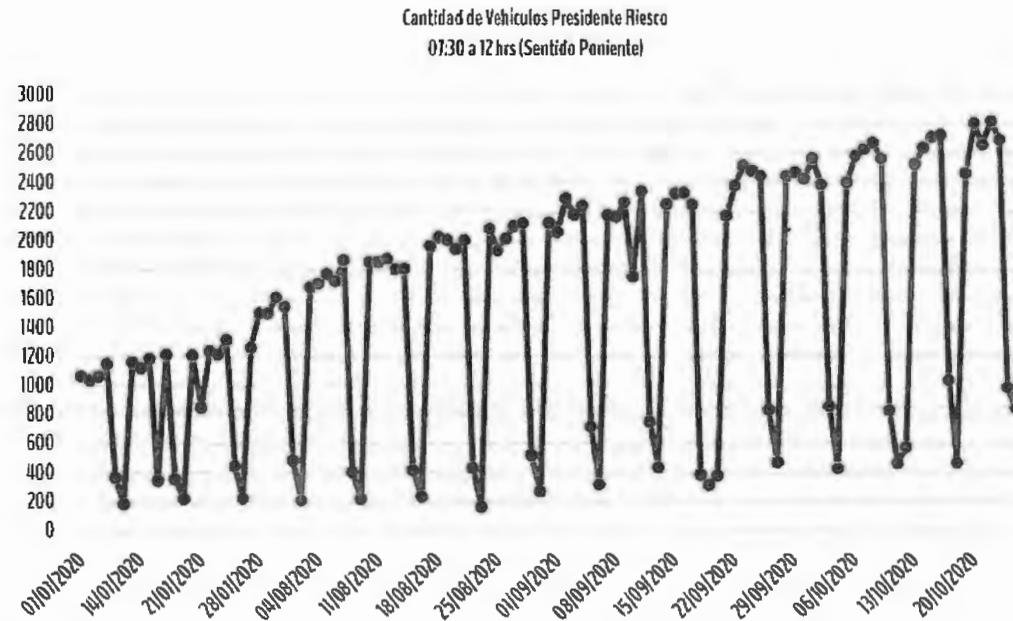
Otro gran grupo, es el de los sensores medioambientales, los que están compuestos por:

- Sensor de Ruido: Obtiene la intensidad del ruido ambiental expresado en decibeles.
- Sensor de Contaminación: Mide la concentración de pequeñas partículas asociadas a la calidad del aire del medio ambiente.
- Sensor de Temperatura: Mide la temperatura, la humedad y la presión del medio ambiente.

En la Figura N° 113 se puede observar la localización de los 192 sensores de ruido que se han instalado en el territorio urbano comunal.

Esta red se pretende ampliar a más servicios municipales, como por ejemplo el retiro de residuos de los basureros instalados en las aceras de la comuna. El sensor permitiría determinar el estado de llenado del basurero, y con esto se puede optimizar el recorrido del camión que va recogiendo

Figura N° 108  
Gráfico: Tráfico Presidente Riesco Manana



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Infraestructura y Servicios Públicos.



Figura N° 109  
Ubicación de los Sensores de Ruido en  
el Territorio Urbano Comunal

Fuente: Municipalidad de Las Condes,  
Dirección de Infraestructura y Servicios  
Públicos.

Figura N° 110  
Zonas de Acceso Gratis de WI-FI



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Infraestructura y Servicios Públicos.

para llevar a botadero, además de ofrecer información valiosa como las zonas de mayor producción de basura, lo que podría derivar en la instalación de más basureros, o en una campaña para promover la reducción de desechos.

Finalmente, en esta línea que persigue incorporar tecnología en la ciudad para mejorar los estándares de la infraestructura pública, se han instalado a la fecha 100 postes inteligentes con varios dispositivos que contribuyen a mejorar la seguridad de los sectores de la comuna donde se emplazan. Los postes están equipados con WI-FI, un botón de pánico, cámaras de vigilancia de alta resolución, megáfonos y conectores USB.

Ello se complementa con la entrada en operación de 3 zonas gratuitas de WI-FI en comunidades vulnerables de Las Condes: Colón Oriente, Villa San Luis y Villa La Escuela.

A continuación, se ofrece la síntesis de los resultados del análisis estratégico correspondiente a este acápite de Transporte y Movilidad, tomando en consideración la infraestructura vial y sus intersecciones relevantes, la infraestructura destinada al modo ciclos, el servicio de transporte público en sus diferentes modos, el transporte privado, la movilidad, los accidentes del tráfico rodado, los viajes y los servicios de información y telegestión, expresado en fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

#### Fortalezas:

- La zona al poniente de Av. Padre Hurtado presenta una excelente oferta de transporte público, con dos líneas (1 y 4) de Metro en operaciones y la ejecución de una tercera línea (7) y una importante flota de buses RED que circula por las principales vías con sentido oriente – poniente, tales como: Av. Apoquindo, Av. Las Condes, Av. Cristóbal Colón y Av. Francisco Bilbao, también operan en el sentido norte – sur por Av. Tobalaba, Av. Américo Vespucio, Av. Padre Hurtado.
- Existencia de un servicio de transporte público Municipal de buses y gratuito, para satisfacer demanda de zonas excluidas del sistema de transporte metropolitano.
- Existencia de oferta de transporte modo ciclos (bicicletas y scooter eléctricos) con espacios habilitados para los efectos en diferentes sectores de la comuna.
- Existencia de zonas para paradas el modo de transporte taxis básicos y taxis colectivos.
- Baja ocupación de estacionamientos de vehículos en calzadas junto a zonas de baja velocidad (30 km/h).
- Existencia de estacionamientos subterráneos licitados y concesionados por el Municipio,
- Red de ciclobandas y ciclovías, que estimula y fomenta el uso de modos de transporte sostenibles.
- Programa CicloRecreoVía, que potencia el uso deportivo recreacional de la bicicleta e incentiva la realización de actividades familiares.
- Satisface los indicadores del CNDU respecto de las distancias a paraderos de transporte público mayor y, del porcentaje de población dentro del área de influencia de la red de transporte público mayor.

- El mobiliario urbano asociado a paradas de buses cuenta con una imagen característica desarrollada por el municipio e incorpora elementos de información y control, para contribuir a la experiencia de seguridad.
- Existencia de una amplia gama de cámaras de circuito cerrado de televisión y sensores, que permiten el control en el espacio público y la prevención de los delitos.
- Bajo nivel de siniestros con relación al parque automotriz existente y a los viajes generados hacia y fuera de la comuna como al interior de ésta, lo que se refleja en el bajo número de víctimas fatales.
- Creación del Centro de Monitoreo Urbano.
- Existencia de programas de telegestión de servicios públicos, tales como: luminarias, estacionamientos, riego, congestión y condiciones climáticas extremas.

#### Oportunidades:

- Materialización de la operación de la Línea 6 y 7 de Metro, que posibilitará disminuir la cantidad de viajes en automóvil hacia y fuera de la comuna.
- Materialización y operación del Teleférico Bicentenario, permitiendo disminución de viajes en automóvil hacia y fuera de la comuna.
- Elaboración, y ejecución de Terminal Intermodal Escuela Militar.
- Proyecto Línea 0 de Metro destinado a la localización en todas estaciones de la red del ferrocarril metropolitano, de estacionamientos y sistemas para acoger el modo de transporte en bicicleta.
- Evolución de la tecnología de información y la inteligencia artificial para la aplicación en la operación de los servicios públicos y prevención de acciones no deseadas.
- Evolución de los efectos del cambio climático, pues permite aumentar la toma de conciencia respecto de los gases efecto invernadero y del consumo responsable hídrico, para generar cambios conductuales.

#### Debilidades:

- El sistema vial comunal está acondicionado para privilegiar el modo automóvil privado y taxis básicos, con poco énfasis en los otros modos de transporte.
- Baja cobertura de ciclovías, generando el uso de las aceras y fricción con los peatones.

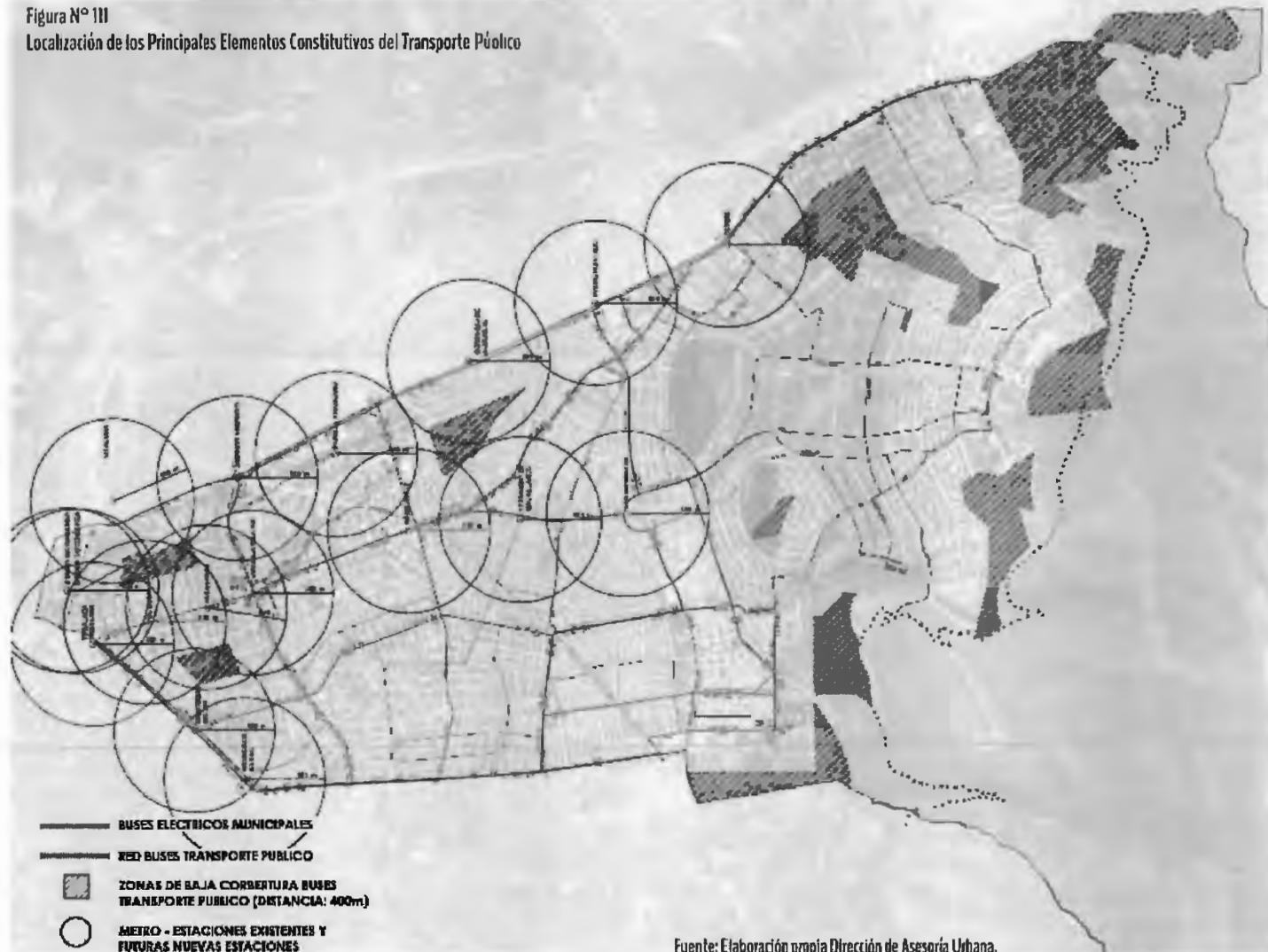
- Escasa integración de las ciclovías existentes con la red intercomunal de éstas, en especial, en la continuidad con la comuna de Providencia y de Vitacura.
  - Existencia de aceras de anchos significativos, bandejones y platabandas de áreas verdes, que atraen para el aumento de pistas de automóviles y estacionamientos.
  - Ausencia de segregación espacial de corredores de buses en ejes comunales.
  - Déficit de intercambiadores modales de transporte.
  - Imposible integración del sistema de transporte público Municipal con el sistema de transporte metropolitano, producto del modelo de concesión.
  - Zonas al oriente de Av. Padre Hurtado sin cobertura del transporte público metropolitano.
  - Inexistencia de zonas para terminales de buses, generando sectores de espera en las principales vías de la comuna.
  - Baja fiscalización del modo de transporte ciclos (motos, bicidetas y scooter), lo cual se traduce en ocupación extensiva del espacio público, especialmente, aceras, para estacionamientos.
  - Autorización de electrolinerías en calzadas y con calzos especiales para estacionar automóviles eléctricos.
  - No se cumple con el estándar mínimo de tiempo de viaje en transporte público durante la hora punta de la mañana, por exceso de viajes internos en automóvil privado.
  - Escasa información de la frecuencia y horario de los recorridos de buses.
  - Falta cobertura de refugios peatonales en parada de buses.
  - Imposibilidad de gestionar la red de semáforos desde el centro de operaciones municipales.
  - Escasa integración de las unidades municipales para enfrentar con un solo criterio las acciones asociadas a la red vial y las mitigaciones de los proyectos inmobiliarios.
- Amenazas:**
- Que se mantenga el enfoque municipal de privilegiar la oferta vial para los desplazamientos en automóvil, aumentando las calzadas, para evitar la baja de velocidad y el reclamo de los conductores.
  - Crecimiento del parque automotriz en el área metropolitana de Santiago y, en la comuna, producto de los altos ingresos de la población ésta, tasa de automóviles por vivienda superándose anualmente.
  - Creciente aumento del parque automotriz de modos de transporte asociados a aplicaciones, tales como: Uber, Cabify, Easy Taxi y otros, con escasa regulación y generando alto impacto de congestión en las zonas que operan.
  - Creciente aumento del parque de motos y motocicletas, generando fricción con los modos de transporte público, automóvil privado, bicicletas, scooter y peatones.
  - Creciente aumento de transporte logístico asociado al comercio de las comidas rápidas y cocinas fantasmas que usan el formato delivery y las grandes tiendas y supermercados con la denominada logística de la última milla.
  - Aumento del uso de las bicicletas y ciclos, incrementando la demanda de espacio que compromete áreas en aceras y paseos peatonales.
  - Aumento de las tasas de accidentabilidad tanto en las calzadas, como en las aceras y paseos, por el aumento progresivo del uso de ciclos sobre una infraestructura en espacio público no adecuada y de baja calidad.
  - Políticas de transporte público de carácter sectorial que no considera las realidades locales.
  - Proyectos de transporte que se deciden en esferas sectoriales de escala metropolitana y/o nacional, tales como los que lleva adelante el Ministerio de Obras Públicas, a través de su Dirección de Concesiones y la empresa Metro.
  - Implantación de infraestructura de mobiliario urbano de características uniformes para la red de transporte público y de imagen corporativa del sistema RED, que desconoce la imagen urbana local.
  - Falta de adecuación del espacio público en las áreas de influencia inmediata de las nuevas estaciones de Metro de la futura Línea 6 y Línea 7, ya que constituirán intercambiadores de pasajeros del sistema Metro a bus.
  - Aumento progresivo de la contaminación ambiental, la producción de gases de efecto invernadero y el cambio climático por el aumento de las tasas de motorización.
  - Pérdida de valor en los activos inmobiliarios, pérdida de competitividad y deterioro del espacio público por la demanda creciente de espacio para la movilidad.

- Escasa conciencia en la comunidad del costo social que implica el uso del automóvil.
- Alta popularidad de las políticas que aumentan la oferta vial y dan solución a la congestión del modo automóvil.
- Valoración e incentivo a las grandes obras urbanas de vialidad que mejoran la fluidez del tráfico, con un fuerte incentivo en el uso exclusivo del automóvil.

En la Figura N° 111 se pueden observar algunos de los aspectos que permiten caracterizar el análisis del modo

transporte público y que se expone precedentemente. A modo de ejemplo, las áreas de influencia de las estaciones de la red de Metro provocan altos grados de fricción con otros modos de transporte, sin embargo, dada su localización, posibilitan la elaboración de políticas que tiendan a desincentivar el uso del automóvil privado.

Figura N° 111  
Localización de los Principales Elementos Constitutivos del Transporte Público



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



## G01.- Monumentos e Inmuebles Históricos

**Aspectos Principales**

En relación con los edificios y zonas bajo protección de la Ley N°17.288, de Monumentos Nacionales, y tuición del Consejo de Monumentos, se distinguen los siguientes:

**Zonas Típicas:**

Existen dos dentro del territorio comunal, ambas en buen estado de conservación:

1. Zona Típica Cerro San Benito de Los Piques, D.S. N° 1661 (09.04.81)
2. Zona Típica Parque Municipal de Los Dominicos, D.S. N° 1296 (15.11.83)

**Monumentos Históricos:**

Existen siete dentro del territorio comunal:

1. Iglesia y Monasterio Benedictino, D.S. N° 1661 (09.04.81)
2. Edificio y Parque del Instituto Cultural de Las Condes, D.S. N° 68 (12.01.81)
3. Inmueble denominado Casona de Las Condes y entorno, D.S. N° 2156 (21.06.82)
4. Iglesia San Vicente Ferrer, D.S. N° 1296 (15.11.83)
5. Casa Presidencial Tomás Moro, D.S. N° 2130 (26.12.06)
6. Casa de Asturias N° 400, D.S. N° 126 (09.03.10)
7. Villa Ministro Carlos Cortés (Villa San Luis), D.S. N° 135 (29.06.17)

La mayoría se encuentra en buen estado de conservación, exceptuando la Villa San Luis, que se encuentra en estado de demolición parcial.

Los Monumentos Históricos y las Zonas Típicas son declarados como tales de acuerdo con la Ley 17.288, debiendo por lo tanto aplicarse en ellos las normas de protección establecidas en dicha Ley. Los permisos para la rehabilitación, reconstrucción y/o modificación de cualquier índole de estos inmuebles o zonas solo podrán ser otorgados por la Dirección de Obras Municipales con la autorización previa del Consejo de Monumentos Nacionales.

**Inmuebles de Conservación Histórica:**

Estos inmuebles, al igual que las zonas de conservación histórica, se encuentran protegidos con acuerdo al DFL N° 458, de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones. En el Plan Regulador Comunal se individualizan quince Inmuebles de Conservación Histórica, que son:

1. Parroquia Nuestra Señora de Los Ángeles, Av. El Golf N° 155
2. Casa Embajada de España, Av. Apoquindo N° 3742
3. Casa Embajada Británica, Av. Gertrudis Echeñique N° 96
4. Colegio del Verbo Divino, Av. Presidente Errázuriz N° 4055
5. Ex Casa Embajada de Holanda, Av. Apoquindo N° 5360-5376
6. Estadio Español, Nevería N° 4855
7. Casa Embajada Nueva Zelandia, Av. Cristóbal Colón N° 4918
8. Casa en calle Sebastián Elcano, Sebastián Elcano N° 1590
9. Casona Santa Rosa de Apoquindo y su Parque, Av. Padre Hurtado Sur N° 1135
10. Observatorio Cerro Calán, Camino El Observatorio N° 1515
11. Consultorio Aníbal Ariztía, Av. Paul Harris N° 1140
12. Casa de Lo Fontecilla y su Parque, Lo Fontecilla N° 801
13. Conjunto de Viviendas en calle Asturias, Asturias N° 164-280
14. Casa Embajada Alemana, Av. Presidente Errázuriz N° 3532
15. Casa Embajada Australiana (ex), Av. Gertrudis Echeñique N° 420-440

La mayoría de estos inmuebles son de propiedad privada, exceptuando el Observatorio Cerro Calán y el Consultorio Aníbal Ariztía, que pertenecen a la Universidad de Chile y a la Corporación de Educación y Salud Municipal respectivamente. Todos se encuentran en buen estado de conservación.

### Zonas de Conservación Histórica:

En el PRC se declaran dos zonas dentro del territorio comunal:

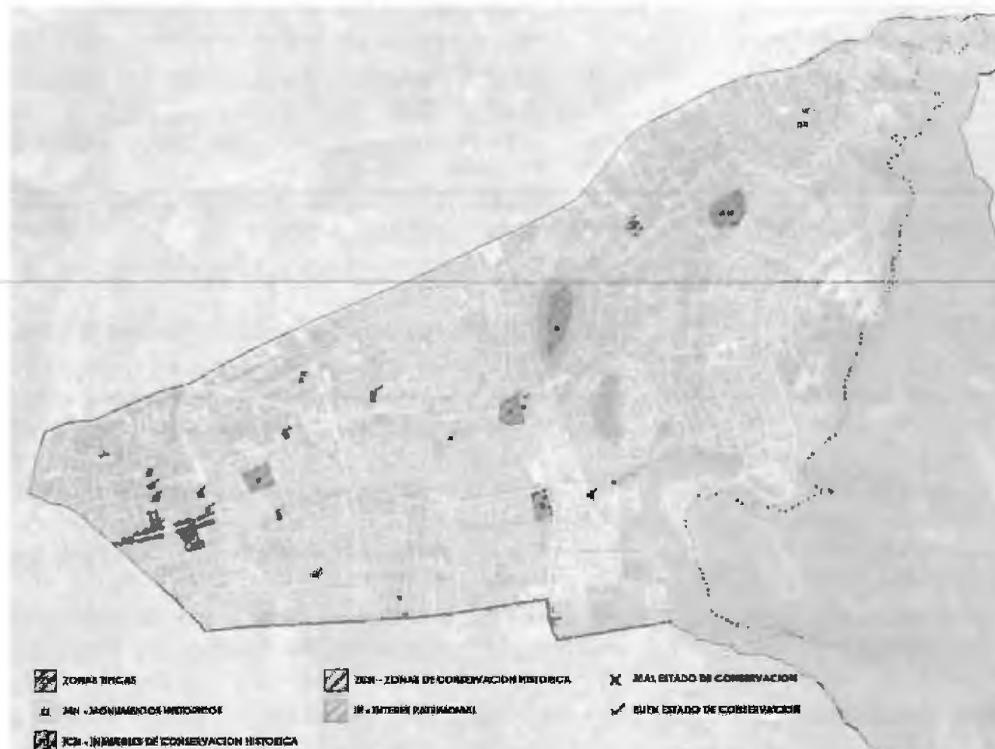
(1) Avenida Presidente Errázuriz, todos los predios que conforman por ambos costados la avenida, entre calle Asturias por el oriente y deslinde oriente del área de Equipamiento Recreacional Deportivo Stade Francais y calle Unamuno por el poniente.

(2) Avenida Gertrudis Echeñique, todos los predios que conforman por ambos costados la avenida, entre el deslinde predial de los terrenos que enfrentan por el norte la calle Renato Sánchez y Avenida Presidente Errázuriz.

Los Inmuebles de Conservación Histórica y las Zonas de Conservación Histórica son los declarados como tales, con acuerdo a lo establecido en el artículo N° 60, inciso segundo, de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, ya señalada, debiendo, por lo tanto, aplicarse para ellos las normas de

Figura N° 112

Patrimonio Urbano Arquitectónico



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

protección establecidas en dicha norma legal. En relación con estos inmuebles y zonas, los permisos para su rehabilitación, reconstrucción, demolición o modificación de cualquier índole solo podrán ser otorgados por la Dirección de Obras Municipales con la autorización previa de la Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo.

En estas áreas las edificaciones nuevas deberán respetar las características de las construcciones existentes en el sector (diseño arquitectónico, materiales, colorido, terminaciones, etc.).

### Características Generales

Los inmuebles y zonas identificadas precedentemente, abarcan un amplio marco temporal, localizándose en Las Condes referentes arquitectónicos de los siglos XVIII y XIX, como son la Casona de Santa Rosa de Apoquindo o la Casa de Lo Fontecilla. Edificaciones Pre-Republicanas, anteriores a 1810, como la Casona de Las Condes, la Iglesia San Vicente Ferrer y el Instituto Cultural de Las Condes. Respecto al Siglo XX, existen

casonas de estilo Neoclásico francés de los años 40 en el sector de El Golf e importantes construcciones del estilo moderno, como la Iglesia de Los Benedictinos, el Colegio del Verbo Divino y emblemáticas viviendas en el Cerro San Luis.

### Diagnóstico

Considerando el total de los inmuebles y zonas que se encuentran bajo distintos niveles de protección, la mayoría se encuentra en buen estado de conservación. Sin embargo, se entiende como problema el hecho de que no hay ningún elemento que permita reconocerlos ni que los sitúe dentro de un mismo sistema patrimonial.

Así, se propone la posibilidad de proveer a los inmuebles y zonas de un carácter unitario, que dé cuenta de su relevancia en la comuna y los integre mediante un lenguaje análogo de tratamiento. Esto puede realizarse a través de una iluminación

escenográfica y/o mobiliario urbano particular, elementos de señalización que los identifiquen y den a conocer hitos importantes de su historia, uso de pavimento y vegetación característica, entre otras operaciones. Además, se reconoce la posibilidad de establecer circuitos patrimoniales que agrupen en recorridos a los inmuebles y zonas ubicados en sectores cercanos. Se identifican cuatro posibilidades: Zona El Golf, Cerro San Luis y Nueva Las Condes por el poniente, y Zona Los Dominicos por el oriente.

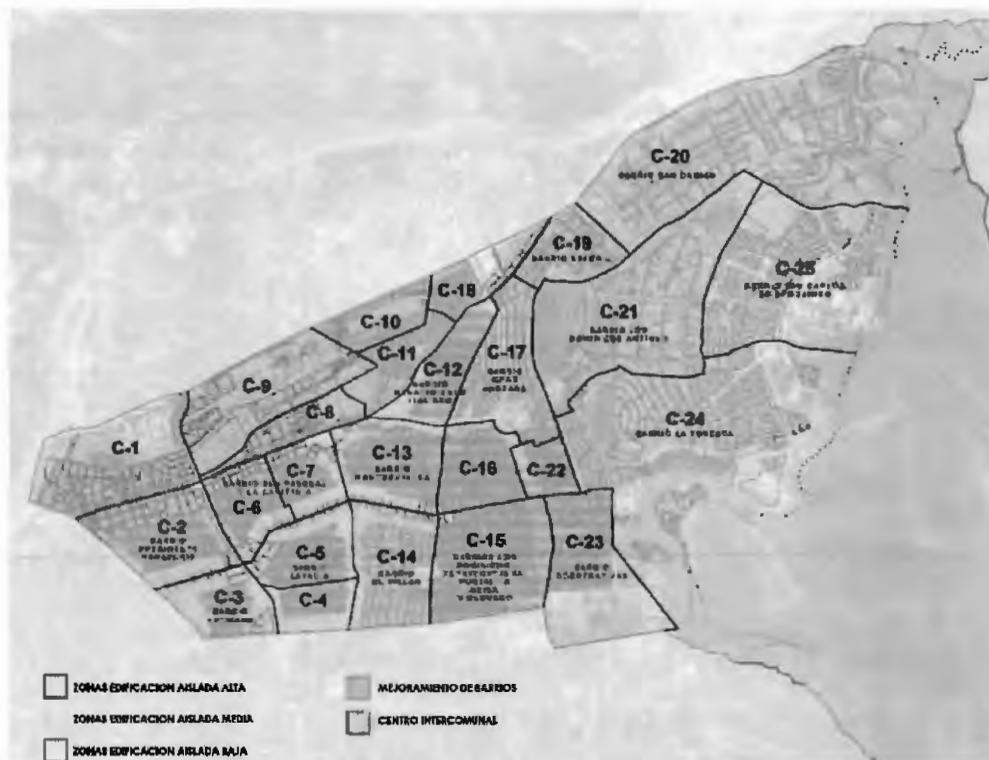
Las operaciones propuestas responden a la presencia de un importante patrimonio arquitectónico, histórico, urbano, natural y cultural en Las Condes, que le dan identidad como comuna. Dicho patrimonio puede ser puesto en valor de dos formas: retrospectivamente, por medio de su conservación y evidenciando su importancia; y, prospectivamente, a través de su proyección e incremento. El fin propuesto es dar a conocer el patrimonio comunal, mantenerlo en buenas condiciones y ponerlo al alcance de todos los vecinos y visitantes.

Las Condes se divide en 25 Unidades Vecinales, de la C-1 a la C-25. Las cuales están conformadas por 57 Juntas de Vecinos. Esto debido a que dentro de una Unidad Vecinal pueden coexistir más de una Junta de Vecinos, como en el caso de la Unidad Vecinal C-23, que está conformada por 17 Juntas de Vecinos. Y, por otro lado, la Unidad Vecinal C-25 (Barrio San Carlos de Apoquindo) no tiene ninguna Junta de Vecinos vigente.

### G02.- Estructura de Barrios

La comuna está integrada por un mosaico de barrios residenciales que están compuestos de unidades habitacionales reconocibles. Esto los dota de características e imagen urbana particular. Tales como una ubicación en la trama, vistas, trazado de calles, superficie predial, densidad, espacios públicos singulares, plazas, arbolado, edificaciones, entre otras. Barrios como Presidente Errázuriz, Vaticano, San Pascual, La Capitanía, Latadía, Roncesvalles, Renacimiento Italiano, Los Dominicos, Cooperativas, entre otros. Es por ello por lo que existe un interés comunal en proteger esa identidad de barrio.

Figura N° 113  
Barrios y Unidades Vecinales



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

## G03.- Edificaciones e Infraestructura

### Aspectos Principales

#### Educación:

El equipamiento de educación en la comuna, para los niveles de enseñanza prebásica, básica y media, se caracteriza por presentar oferta de establecimientos educacionales pertenecientes al Municipio y al sector privado, por medio de la modalidad particular subvencionada y particular.

La educación Municipal tiene ocho colegios en operaciones, estos son:

1. Colegio San Francisco Del Alba – Camino El Alba N° 9280
2. Colegio Juan Pablo II de Las Condes – Patricia N° 9040
3. Colegio Leonardo Da Vinci de Las Condes – Cerro Altar N° 6811
4. Colegio Simón Bolívar – Tomás Moro N° 1651
5. Colegio San Francisco Del Alba Técnico Profesional – Av. Cristóbal Colón N° 9140
6. Liceo Bicentenario Santa María de Las Condes – Vía Láctea N° 9308
7. Colegio Diferencial Paul Harris (Necesidades Educativas Especiales) – Av. Cristóbal Colón N° 9188
8. Colegio Municipal de Las Condes - Avda. Las Condes N° 12.125

conjuntamente, el Municipio tiene tres establecimientos concesionados:

9. Colegio Nuestra Señora del Rosario – La Piedad N° 035
10. Liceo Rafael Sotomayor – Las Tranqueras N° 726
11. Colegio Alexander Fleming – Av. Fleming N° 7315

y dos centros de aprendizaje de carácter municipal:

12. Centro de Aprendizaje – Patricia N° 8960
13. Centro de Aprendizaje II – Calle Edimburgo N° 8938

El sistema de educación pública (Municipal) de la comuna se complementa con:

- 4 Colegios Particulares Subvencionados.
- 1 Colegio Particular Subvencionado para necesidades educativas especiales.

- 40 Colegios Particulares para educación básica y media.
- 4 Colegios Particulares para educación básica.
- 4 Colegios Particulares para necesidades educativas especiales.

En suma, existe un total de 66 establecimientos educacionales de enseñanza escolar en Las Condes. Es conveniente destacar que estos equipamientos, mayoritariamente, se encuentran identificados y enrolados en el Plan Regulador Comunal, dentro de una zona de edificación y uso de suelo especial.

Además, la Corporación de Educación y Salud de Las Condes implementó el año 2021 el Programa de Educación Semipresencial. Este proyecto surge en el contexto de pandemia, entregando una solución inmediata a estudiantes que quedaron sin matrícula en el municipio. El programa entrega educación de excelencia a niños y jóvenes que cursan entre séptimo básico y cuarto medio.

Por otro lado, hay 10 sedes de enseñanza universitaria de carácter privado en la comuna, y solo una sede de carácter público, que corresponde al Observatorio Astronómico Nacional perteneciente a la Universidad de Chile, a través de su Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas. También existen sedes de educación técnico profesional, como INACAP sede Apoquindo, y de las escuelas de las Fuerzas Armadas de Chile, tal es el caso de la Escuela Militar y las academias de la Fuerza Aérea y de Carabineros de Chile.

#### Culto:

Las expresiones religiosas en la comuna se manifiestan no sólo a través de las creencias y fe propia de sus habitantes, sino también por medio de templos destinados a la práctica cultural, en especial del catolicismo y de aquellas iglesias que derivaron de ésta. En el territorio comunal destacan dieciséis templos católicos, algunos pertenecientes al Arzobispado de Santiago y otros a Congregaciones Religiosas; por otra parte, existen dieciocho templos evangélicos, de distintas Iglesias (Luterana, Anglicana, Adventista, Presbiteriana, Bautista, Pentecostal, entre otras); y, también existe una Sinagoga.

Sin lugar a duda, uno de los lugares de culto que destaca es el Monasterio Benedictino, que, a pesar de su inserción en la zona urbana, mantiene aún las características de la vida monástica en pleno siglo XXI.

**Cultura:**

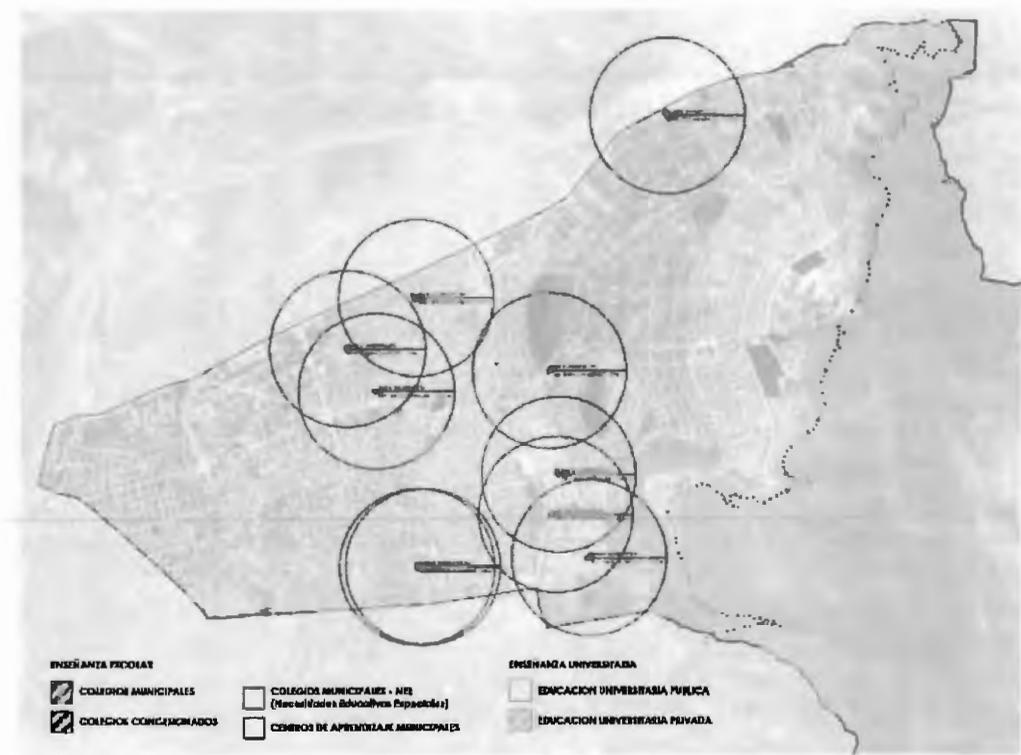
La cultura tiene diferentes representaciones en la comuna de Las Condes, pues en ésta vive un importante número de personas vinculada al mundo de la cultura y las artes, algunos de ellos con reconocida valoración nacional e internacional. Sin perjuicio de ello, también existen importantes edificaciones, municipales y privadas, que permiten albergar expresiones artísticas y culturales.

Entre las edificaciones que albergan expresiones culturales, se puede mencionar que existen, al menos, doce recintos privados, tales como galerías y salas de arte, siendo las más distintivas, la Corporación Cultural Corpartes CA666, vinculada al grupo Corbanca y localizada en la zona de Nueva Las Condes, aledaña al Parque Araucano y, la Sala de Arte CCU, perteneciente al grupo empresarial del mismo nombre y localizada —prácticamente— en el acceso norponiente a la comuna. Adicionalmente, existen once espacios culturales de carácter municipal, estos son:

1. Teatro Municipal de Las Condes – Av. Apoquindo N° 3300

2. Corporación Cultural de Las Condes – Av. Apoquindo N° 6570
3. Biblioteca Las Condes – Av. Apoquindo N° 6570
4. Sala de Arte Las Condes – Av. Apoquindo N° 3300
5. Casa Museo Santa Rosa de Apoquindo – Av. Padre Hurtado Sur N° 1195
6. Museo Interactivo Las Condes (MUI) – Isidora Goyenechea N° 3400
7. Pueblito Artesanal Los Dominicos – Av. Apoquindo N° 9085
8. Museo de Cera – Av. Apoquindo N° 9085
9. Museo de la Chilenidad – Av. Padre Hurtado Sur N° 1155
10. Paseo Esculturas La Pastora – Calle La Pastora N° 123-157
11. Teatro Los Dominicos – Apoquindo N° 9085

Figura N° 114  
Establecimientos Educativos Públicos y Universidades



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

### Deporte:

Sin duda, la práctica de la actividad física y deportiva contribuye a una mejor calidad de vida y al desarrollo integral de las personas. Desde sus orígenes la comuna de Las Condes albergó espacios y recintos especialmente dedicados para la práctica deportiva, destacándose un conjunto de estadios asociados a colonias de ciudadanos extranjeros y otros clubes para la práctica de deportes específicos, tales como el golf. Sin perjuicio de ello, con el tiempo la oferta se fue diversificando y, hoy en día, además de los tradicionales recintos privados, existe un número no menor de recintos municipales, que tienen como objeto permitir a todos los vecinos de la comuna acceder a los beneficios de la actividad física y deportiva.

Entre los estadios asociados a colonias extranjeras se encuentran: Español, Israelita, Italiano, Stade Francais y Palestino. En la zona oriente, en los faldeos cordillerano, se

localiza el Estadio San Carlos de Apoquindo, que pertenece al Club Deportivo Universidad Católica y, en plena zona cívica junto al cerro San Luis, se ubica el Club del Golf Los Leones. También, desde el año 2021, se encuentra en operaciones la Ciudad Deportiva USS (ex Ciudad Deportiva Iván Zamorano), cuya administración la lleva la Universidad San Sebastián. Además, están los estadios de la CORFO y San Jorge (Banco Estado).

La Municipalidad de Las Condes, con el objeto de acercar la actividad física y deportiva a sus vecinos, administra los siguientes recintos:

1. Centro Deportivo Rolf Nathan – Reina Astrid N° 879
2. Estadio Municipal Patricia – Patricia N° 9130
3. Estadio Municipal de Las Condes – Av. Paul Harris N° 701
4. Parque Tenis El Alba – Camino El Alba N° 9231
5. Club Deportivo Spa El Alba – Av. Paul Harris Sur N° 150
6. Complejo Deportivo Parque Araucano – Av. Presidente Riesco N° 5330
7. Multicancha IV Centenario – Av. Presidente Piñera N° 1336
8. Multicancha Parque Fuegoños – Alcalufes N° 9170
9. Multicancha Santa Zita – Santa Zita N° 9135
10. Multicancha Manuel Rodríguez - Marisol esquina Pasaje Olga
11. Multicancha Parque Montegrande – Zanzibar Poniente con Zanzibar Oriente
12. Multicancha Bosque De La Villa – Av. Alejandro Fleming N° 9630
13. Centro Deportivo IV Centenario – Av. Presidente Piñera N° 1336

Figura N° 115  
Establecimientos Deportivos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

**Salud:**

Dado el rol de servicio intercomunal que ostenta la comuna, en ésta se localizan un importante número de establecimientos de salud, tanto a nivel primario como de alta complejidad, prestaciones que se otorgan tanto por el sistema público de salud como el sistema de salud privado. A nivel de alta complejidad se pueden destacar el Hospital de la Fuerza Aérea de Chile y Hospital DIPRECA (ambos de la red pública de salud), Clínica de la Universidad de Los Andes, Clínica San Carlos de Apoquindo (Red UC Christus) y Clínica Las Condes. Adicionalmente, existe un número no menor de centros médicos con box de consultas ambulatorias, tomas de muestra y cirugías menores de propiedad mixta, público – privado.

La Municipalidad de Las Condes por medio de su Corporación de Educación y Salud, administra los siguientes recintos de salud primaria:

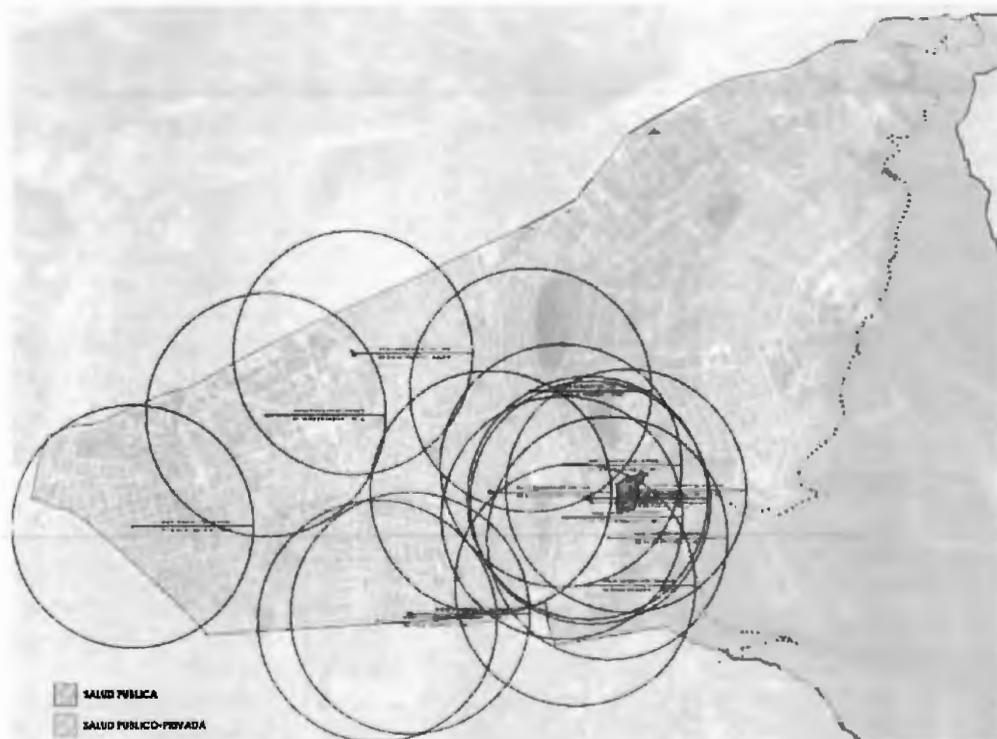
1. CESFAM Dr. Aníbal Ariztía – Paul Harris N° 1140
2. CESFAM Apoquindo – Cerro Altar N° 6611
3. SAPU Aníbal Ariztía – La Escuela N° 1229
4. Mini Consultorio Los Dominicos – Camino El Alba N° 9152
5. Mini Consultorio Paul Harris – Av. Paul Harris N° 1603
6. Mini Consultorio Loma Larga – Loma Larga N° 823
7. Mini Consultorio Tongoy – Tongoy N° 1289
8. Mini Consultorio Nueva Bilbao – Nueva Bilbao N° 9082
9. Mini Consultorio El Pillán – Av. Francisco Bilbao N° 6582
10. Mini Consultorio Renato Sánchez – Renato Sánchez N° 3325
11. ASPEC – Alonso de Córdova Interior N° 5225
12. COSAM – Juan Palau N° 1940
13. Kinesiología (RAM) – Calle Río Loa N° 8350

Se agrega a los anteriores, la Clínica Cordillera – Alejandro Fleming N° 7889, de operación público privado.

**Comercio:**

Como se ha indicado, dado el rol intercomunal, la comuna de Las Condes también dispone una oferta de equipamiento comercial de diversas escalas, desde el comercio de barrio en zonas residenciales al comercio de escala metropolitana, por medio de los grandes centros comerciales o mall. Entre estos últimos hay que mencionar al Parque Arauco, Alto Las Condes, Mall Plaza Los Dominicos, Portal La Reina y Apumanque; en total se registran diecisiete centros comerciales y veintidós supermercados en el territorio comunal.

Figura N° 116  
Establecimientos de Salud Pública y Público – Privada



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

### Servicios Públicos:

Las edificaciones que alojan servicios públicos mayoritariamente corresponden a unidades municipales, sin perjuicio de ello, existen algunas en las cuales se prestan servicios basados en convenios colaborativos entre el Municipio y otros servicios de la administración del Estado. También existen edificaciones pertenecientes a instituciones autónomas de la administración general de la Nación. En la comuna se pueden encontrar los siguientes:

1. Edificio Consistorial de la Municipalidad de Las Condes, Av. Apoquindo N° 3400
2. Dirección de Desarrollo Comunitario, Av. Apoquindo N° 9070
3. Dirección de Tránsito y Transporte Público, Av. Presidente Riesco N° 5296
4. Dirección de Parques y Jardines y Dirección de Medio Ambiente y Aseo, Av. Paul Harris N° 190

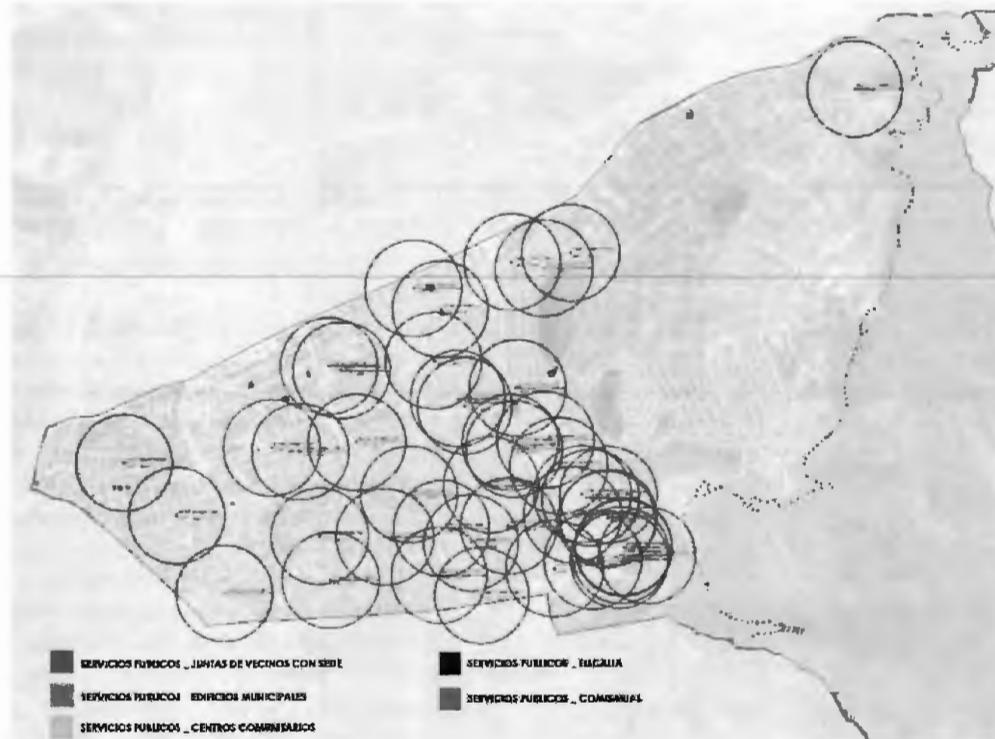
5. Dirección de Asesoría Urbana y Dirección de Infraestructura y Servicios Públicos, Alonso de Córdova Interior N° 5225
6. Dirección de Seguridad Pública, Patagonia N° 29
7. Oficina SOS Vecino Centro de Seguridad Las Condes, Av. Apoquindo N° 5815
8. Departamento del Adulto Mayor, Camino El Alba N° 9051
9. Departamento de Deportes, Av. Paul Harris N° 701
10. Juzgados de Policía Local, Av. Apoquindo N° 3300
11. Corporación de Educación y Salud de Las Condes, Reyes Lavalie N° 3207
12. Corporación de Asistencia Judicial, Rosario Sur N° 513
13. FONASA, Av. Apoquindo N° 9071
14. Registro Civil Las Condes, Av. Padre Hurtado Sur N° 875 (Mall Los Dominicos)

15. Junta Electoral Las Condes (61), Av. Apoquindo N° 4943
16. Tesorería Provincial de Las Condes, Cerro El Plomo N° 6000
17. Fiscalía Local de Las Condes, Los Militares N° 5550
18. 17ª Comisaría Las Condes, Las Tranqueras N° 840
19. 47ª Comisaría Los Dominicos, Camino El Alba N° 9210
20. 67ª Comisaría Seguridad Privada, Los Militares N° 4221
21. Subcomisaría de Servicios Diplomáticos, Polobanda N° 1941

Por otra parte, la Municipalidad de Las Condes, pone a disposición de sus vecinos y aquellos que se encuentran en el rango etario de adultos mayores, Centros Comunitarios y Círculos de Encuentro, estos son:

1. Centro Comunitario Padre Hurtado, Av. Paul Harris N° 1000

Figura N° 117  
Servicios Públicos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

2. Centro Comunitario Diaguitas, Diaguitas N° 911
3. Centro Comunitario Santa Zita, Santa Zita N° 9135
4. Centro Comunitario Patricia, Patricia N° 9130
5. Centro Comunitario Rotonda Atenas, Cristóbal Colón N° 7387
6. Centro Comunitario Las Condesas, Av. Vital Apoquindo N°1750
7. Casa Encuentro de la Discapacidad, Av. Presidente Piñera (ex Cuarto Centenario) N° 806
8. Círculo de Encuentro Los Dominicos, Av. Apoquindo N° 9082

9. Círculo de Encuentro Rosa O'Higgins, Rosa O'Higgins N° 17
10. Círculo de Encuentro El Canelo, Curaco N° 1886
11. Centro de Día del Adulto Mayor, Reina Astrid N° 879

Tal como mencionamos previamente existen 25 unidades vecinales y, asociadas a éstas, 57 Juntas de Vecinos constituidas legalmente, en la Tabla N° 14 se identifica cada una de ellas.

Tabla N° 14  
Identificación de las 57 Juntas de Vecinos de la Comuna de Las Condes

Nº	U.V.	NOMBRE DE LA ORGANIZACION	NOMBRE DEL PRESIDENTE	DIRECCION SEDE COMUNITARIA
1	C-1	JUNTA DE VECINOS EL VOLCAN NORTE	VERONICA COPINEL ANDUEZA	GLAVIN N° 3000
2	C-2	JUNTA DE VECINOS EL VOLCAN SUR	ROBERTO DE LA FUENTE	LA RABIDA N° 5300
3	C-3	JUNTA DE VECINOS EL VOLCAN SUR	JOSÉ ANTONIO CONTRA VALENZUELA	NO TIENE
4	C-4	JUNTA DE VECINOS EL VOLCAN SUR	ANA MARIA LÓPEZ	LA RABIDA N° 5300
5	C-5	JUNTA DE VECINOS JARDINES DE VESPAIC	ELIZABETH ROCHA RAMBRANO	NO TIENE
6	C-6	JUNTA DE VECINOS PROMOCION SUR	EDUARDO SANCHEZ GONZALEZ	LA RABIDA N° 5300
7	C-7	JUNTA DE VECINOS LOS DESCUBRIDORES	EMILIO HELGUERO GAHONA	LA RABIDA N° 5300
8	C-8	JUNTA DE VECINOS SUR	FERNANDO DE LA FUENTE ORCHARD	NO TIENE
9	C-9	JUNTA DE VECINOS C-1 PLAZA DEL INCA	ANA MARIA CARRILLO FERRADA	LA CAPITANIA N° 755
10	C-10	JUNTA DE VECINOS LA PALOMA	EMILIO DE LA FUENTE ORCHARD	LA RABIDA N° 5300
11	C-11	JUNTA DE VECINOS LEPRO EL PLOMO	ELISA WALLARDO ALVARADO	ESTACION N° 138, BIVOX 50, DEPTO 109
12	C-12	JUNTA DE VECINOS EL ESTERCO	JUAN CARLOS GONZALEZ	ESTACION N° 138, BIVOX 50, DEPTO 109
13	C-13	JUNTA DE VECINOS PARQUE REMODELACION SAN JUAN	CINDY CALASSIGHIA BOTTI	NO TIENE
14	C-14	JUNTA DE VECINOS LOS AMANAROS	ANITA CARRILLO FERRADA	NO TIENE
15	C-15	JUNTA DE VECINOS LOS AMANAROS	MICHAEL ANGEL BERTINI VERONICO	REINA ASTRID N° 881
16	C-16	JUNTA DE VECINOS LOS AMANAROS	EDUARDO SANCHEZ GONZALEZ	ESTACION N° 138, BIVOX 50, DEPTO 109
17	C-17	JUNTA DE VECINOS LOS JARDINES DE APOQUINDO	VICTOR EDUARDO RIGALL ZELADA	AV CHESTERTON N° 1159
18	C-18	JUNTA DE VECINOS EL VOLCAN SUR	EMILIO DE LA FUENTE	LA RABIDA N° 5300
19	C-19	JUNTA DE VECINOS LOS AMANAROS	SILVIA MONICA GANA VALLADARES	LOS AMANAROS N° 478
20	C-20	JUNTA DE VECINOS LA RABIDA	FERNANDO DE LA FUENTE ORCHARD	LA RABIDA N° 5300
21	C-21	JUNTA DE VECINOS BILBAO ALTO	FERNANDO DE LA FUENTE ORCHARD	DOCTORA ELOISA DIAZ N° 6411

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Desarrollo Comunitario.

Continuación Tabla N° 14  
Identificación de las 57 Juntas de Vecinos de la Comuna de Las Condes

N°	U.V.	NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN	NOMBRE DEL PRESIDENTE	DIRECCION SEDE COMUNITARIA
21	C-15	JUNTA DE VECINOS SANTA ROSA DE APOQUINDO	NADIA SERRANO VALENCIA	TEXLUCCO N° 1283
22	C-15	JUNTA DE VECINOS TOMAS MOREO FLEMING	GLADYS FLORES FUENTES	LOLEO N° 1640, T. I. DEPTO. I
23	C-15	JUNTA DE VECINOS BARQUILLOS	MARIA EUGENIA CLAMPA LAMBEZ	ZOLITEN N° 2115 (MUNICIPAL)
24	C-15	JUNTA DE VECINOS FUENTES DE LOS DOMINICOS	HAROLD GONZALEZ FRIEDLBERGER	LA JARDINERA ALBA N° 2090
25	C-15	JUNTA DE VECINOS FUENTES DE LOS DOMINICOS	HAROLD GONZALEZ FRIEDLBERGER	LA JARDINERA ALBA N° 2090
26	C-15	JUNTA DE VECINOS FUENTES DE LOS DOMINICOS	HAROLD GONZALEZ FRIEDLBERGER	LA JARDINERA ALBA N° 2090
27	C-16	JUNTA DE VECINOS FUENTES DE LOS DOMINICOS	HAROLD GONZALEZ FRIEDLBERGER	LA JARDINERA ALBA N° 2090
28	C-16	JUNTA DE VECINOS FUENTES DE LOS DOMINICOS	HAROLD GONZALEZ FRIEDLBERGER	LA JARDINERA ALBA N° 2090
29	C-16	JUNTA DE VECINOS FUENTES DE LOS DOMINICOS	HAROLD GONZALEZ FRIEDLBERGER	LA JARDINERA ALBA N° 2090
30	C-16	JUNTA DE VECINOS FUENTES DE LOS DOMINICOS	HAROLD GONZALEZ FRIEDLBERGER	LA JARDINERA ALBA N° 2090
31	C-16	JUNTA DE VECINOS FUENTES DE LOS DOMINICOS	HAROLD GONZALEZ FRIEDLBERGER	LA JARDINERA ALBA N° 2090
32	C-16	JUNTA DE VECINOS FUENTES DE LOS DOMINICOS	HAROLD GONZALEZ FRIEDLBERGER	LA JARDINERA ALBA N° 2090
33	C-20	JUNTA DE VECINOS PARQUE RESIDENCIAL QUIN HANALI	JOSE ANTONIO VIVIANO GONZALEZ	AV. EL MONTE N° 522 Y PARQUE 500
34	C-20	JUNTA DE VECINOS PARQUE RESIDENCIAL QUIN HANALI	JOSE ANTONIO VIVIANO GONZALEZ	AV. EL MONTE N° 522 Y PARQUE 500
35	C-20	JUNTA DE VECINOS PARQUE RESIDENCIAL QUIN HANALI	JOSE ANTONIO VIVIANO GONZALEZ	AV. EL MONTE N° 522 Y PARQUE 500
36	C-20	JUNTA DE VECINOS PARQUE RESIDENCIAL QUIN HANALI	JOSE ANTONIO VIVIANO GONZALEZ	AV. EL MONTE N° 522 Y PARQUE 500
37	C-20	JUNTA DE VECINOS PARQUE RESIDENCIAL QUIN HANALI	JOSE ANTONIO VIVIANO GONZALEZ	AV. EL MONTE N° 522 Y PARQUE 500
38	C-20	JUNTA DE VECINOS PARQUE RESIDENCIAL QUIN HANALI	JOSE ANTONIO VIVIANO GONZALEZ	AV. EL MONTE N° 522 Y PARQUE 500
39	C-20	JUNTA DE VECINOS PARQUE RESIDENCIAL QUIN HANALI	JOSE ANTONIO VIVIANO GONZALEZ	AV. EL MONTE N° 522 Y PARQUE 500
40	C-20	JUNTA DE VECINOS PARQUE RESIDENCIAL QUIN HANALI	JOSE ANTONIO VIVIANO GONZALEZ	AV. EL MONTE N° 522 Y PARQUE 500
41	C-20	JUNTA DE VECINOS PARQUE RESIDENCIAL QUIN HANALI	JOSE ANTONIO VIVIANO GONZALEZ	AV. EL MONTE N° 522 Y PARQUE 500
42	C-20	JUNTA DE VECINOS PARQUE RESIDENCIAL QUIN HANALI	JOSE ANTONIO VIVIANO GONZALEZ	AV. EL MONTE N° 522 Y PARQUE 500
43	C-23	JUNTA DE VECINOS LAS CONDESAS 2	ELIZABETH CORTES BECERRA	NO TIENE
44	C-23	JUNTA DE VECINOS LAS CONDESAS 2	ELIZABETH CORTES BECERRA	NO TIENE
45	C-23	JUNTA DE VECINOS PORTADA DE FLEMING	ROSA AMALIA YAÑEZ ERICES	NO TIENE
46	C-23	JUNTA DE VECINOS PORTADA DE FLEMING	ROSA AMALIA YAÑEZ ERICES	NO TIENE
47	C-23	JUNTA DE VECINOS UNION DE COOPERATIVA PADRE HURTADO SUR	MYRRAM JORQUERA YARGAS	PUQUIOS (N° 916)
48	C-23	JUNTA DE VECINOS UNION DE COOPERATIVA PADRE HURTADO SUR	MYRRAM JORQUERA YARGAS	PUQUIOS (N° 916)
49	C-23	JUNTA DE VECINOS VILLA MANDUÉ RODRIGUEZ	ILIANA RODRIGUEZ CORTIZ SOBAREDO	PASAJE MANDUÉ N° 1536
50	C-23	JUNTA DE VECINOS VILLA MANDUÉ RODRIGUEZ	ILIANA RODRIGUEZ CORTIZ SOBAREDO	PASAJE MANDUÉ N° 1536
51	C-23	JUNTA DE VECINOS VITAL APOQUINDO SUR	MARBA ANA PINO RIVERO	CIRIO N° 1612
52	C-23	JUNTA DE VECINOS VITAL APOQUINDO SUR	MARBA ANA PINO RIVERO	CIRIO N° 1612
53	C-23	JUNTA DE VECINOS VILLA LA ESCUELA	CAROLA APABLAZA HERNANDEZ	YOLANDA N° 9435, DEPTO. II (MUNICIPAL)
54	C-23	JUNTA DE VECINOS VILLA LA ESCUELA	CAROLA APABLAZA HERNANDEZ	YOLANDA N° 9435, DEPTO. II (MUNICIPAL)
55	C-23	JUNTA DE VECINOS ALTOS DEL ALBA	PATRICIO YAÑEZ DINAMARCA	NO TIENE
56	C-24	JUNTA DE VECINOS LA QUEBRADA	PAOLA RIVAS DIAZ	NO TIENE
57	C-24	JUNTA DE VECINOS LA QUEBRADA	PAOLA RIVAS DIAZ	NO TIENE

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Desarrollo Comunitario.

### Características Generales

Existe en Las Condes una amplia presencia de edificaciones, tanto públicas como privadas, asociadas a distintos servicios destinados a vecinos y visitantes de la comuna.

En primer lugar, hay 66 establecimientos educacionales de enseñanza escolar, de los cuales 8 son colegios municipales, 3 concesionados y 2 centros de aprendizaje. Además, existen 11 establecimientos educacionales de enseñanza universitaria, de los cuales solo uno es de carácter público. Por otro lado, hay 34 centros de culto, pertenecientes tanto a la iglesia católica como evangélica; 11 espacios culturales de carácter municipal; 12 galerías y salas de arte privadas; 13 establecimientos deportivos municipales; 14 establecimientos deportivos privados; 14 establecimientos de salud pública; 1 establecimiento de salud público-privado, la Clínica Cordillera; 9 establecimientos de salud privada; 17 centros comerciales; 22 supermercados; 18 edificios asociados a servicios públicos y municipales; 11 centros comunitarios y círculos de encuentro; 4 comisarias; 2 compañías de bomberos; una fiscalía; y 57 Juntas de Vecinos.

### Diagnóstico

Existe una adecuada cobertura para el acceso de la comunidad a las distintas edificaciones e infraestructuras públicas asociadas a los usos de educación, culto, cultura, deporte, salud y servicios públicos.

#### Educación:

Alrededor de un 16% de la población de Las Condes están en edad escolar, que corresponde al rango de 5-18 años.<sup>94</sup> Considerando la razón entre disponibilidad efectiva de matrículas y la demanda potencial de educación básica en la comuna, esta es de 0,22 matrículas por niño, cifra muy lejana a la propuesta por el CNDU que establece un óptimo de 1 matrícula por niño.<sup>95</sup>

Además, la distancia promedio entre establecimientos de educación inicial y hogares en la comuna es de 2.310,43 metros, cifra muy distante al máximo de 400 metros de distancia propuesto por el CNDU.<sup>96</sup> Asimismo, la distancia promedio a establecimientos de educación básica es de 1.409,27 metros, no logrando cumplir tampoco con el máximo de 1.000 metros que propone el CNDU.<sup>97</sup> Esto convierte a Las Condes en la tercera comuna del Gran Santiago con mayor déficit en el índice de distancia a centros educacionales públicos.

El sistema educativo municipal depende de la Corporación de Educación de Las Condes. Busca generar igualdad de oportunidades, brindando una educación de calidad a todos los alumnos, con el objetivo de que puedan desplegar todas sus potencialidades. Asimismo, anualmente la Corporación de Educación de Las Condes realiza variadas actividades extraescolares en el ámbito del deporte, arte, cultura y salidas pedagógicas, con el fin de fomentar los talentos y aptitudes de todos los alumnos que se educan en colegios bajo su dependencia<sup>98</sup>.

Al mes de junio del año 2021, los colegios Las Condes dependientes directa o indirectamente de la Corporación de Educación y Salud de Las Condes tenían una matrícula de 9.075 alumnos. De los cuales 6.214 estaban en colegios municipales y 2.861 en los establecimientos concesionados. A ellos, se suman los 175 alumnos de los dos jardines infantiles municipales (niveles medio menor y medio mayor) que funcionan en la comuna<sup>99</sup>.

Según el Sistema Nacional de Información Municipal (SINIM) de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo la cobertura en educación municipal durante el año 2023 en Las Condes fue un 12,94% y el aporte municipal al Sector Educación fue de

<sup>94</sup> Op. cit. N° 9, p. 19.

<sup>95</sup> El indicador muestra la relación entre la cantidad de matrículas disponibles en establecimientos de educación básica, pública y particular, subvencionada, y las personas de entre 6 y 14 años de edad que habitan en el área de influencia de cada establecimiento (considerando un radio de 1.000 metros). Dato del indicador del año 2018. En: <https://insights.arcgis.com/#/embed/611caae85b6f47f410adfae4c047057>

<sup>96</sup> Este indicador mide la distancia mínima promedio ponderada entre el centro geométrico de cada manzana pública y los establecimientos de educación inicial más próximos (jardines infantiles JUNJI – Fundación Integra). Dato del indicador del año 2018. En: <https://insights.arcgis.com/#/embed/7a21f47116ca415e120de090bar0e41c>

<sup>97</sup> Este indicador mide la distancia mínima promedio ponderada entre el centro geométrico de cada manzana pública y los establecimientos públicos de educación básica más próximos. Dato del año 2018. En: <https://insights.arcgis.com/#/embed/1d45e87d3daa84d159270a67c081db454>

<sup>98</sup> Op. cit. N° 9, p. 19.

<sup>99</sup> Ib. dem.

M\$17.623.583 en el mismo periodo, lo que representa un 4,44% del ingreso total percibido municipal<sup>100</sup>.

De acuerdo con el Reporte Comunal de Las Condes de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN), durante el año 2022 existió un total de 41.896 matrículas escolares en la comuna. De estas 6.202 correspondieron a establecimientos municipales, 5.641 a establecimientos particulares subvencionados y 30.053 a establecimientos particulares<sup>101</sup>.

#### Salud:

La comuna de Las Condes forma parte de la red del Servicio de Salud Metropolitano Oriente (SSMO), que comprende las comunas de Providencia, Vitacura, Lo Barnechea, Las Condes, Ñuñoa, La Reina, Macul y Peñalolén. Las Condes representa un 22% de la población total de este servicio. Según el Reporte Comunal de la BCN, la población inscrita y validada para financiamiento de la atención primaria de salud en establecimientos municipales al año 2021 era de 76.585 personas. Del total de vecinos de Las Condes, un 28% está inscrito en alguno de los centros de salud comunales, lo cual representa más del 11% del total de SSMO.<sup>102</sup>

La distancia promedio a Centros de Salud Primaria en Las Condes es de 2.149,59 metros, no cumpliendo así con los estándares óptimos propuestos por el CNDU que establece un máximo de 1.500 metros.<sup>103</sup>

En Las Condes, la administración del sistema público de salud ha sido delegada a la Corporación de Educación y Salud. Entidad que ha reforzado un modelo destinado a entregar una atención centrada en el usuario, de excelencia y altamente resolutive en todos los centros bajo su dependencia. En el tema presupuestario, cabe señalar que para el año 2021, el 50% del total de los recursos provienen de una subvención directa de la Municipalidad, el 48% son fondos derivados del Ministerio de Salud y el 2% restante corresponden a fondos propios.<sup>104</sup>

Es parte de la agenda comunal acercar los servicios de salud a la comunidad, ampliando las prestaciones a través de la implementación de una red de mini consultorios, cuyo objetivo es descongestionar los CESFAM. El año 2021 se inauguró un nuevo mini consultorio en el sector de Renato Sánchez, depende del CESFAM Dr. Anibal Ariztia y tiene una población

inscrita de 10.200 personas<sup>105</sup>. Adicionalmente, Las Condes cuenta con una completa red de servicios de apoyo a la atención primaria, pudiendo los vecinos acceder a una serie de prestaciones como un Centro de Imágenes, Laboratorio Clínico, Centro de Rehabilitación Kinesiológica, Centro de Salud Mental Comunitaria (COSAM), Centro de Especialidades Odontológicas, además de otros servicios a domicilio destinados a pacientes con dependencia severa.<sup>106</sup>

La Municipalidad es propietaria de la Clínica Cordillera de la Solidaridad, la que opera mediante contrato de concesión de administración y operación con la sociedad médica Red Interclínica S.A., como Nueva Clínica Cordillera. Este programa social tiene por finalidad que las personas o familias residentes en la comuna de Las Condes, que se encuentren en estado de vulnerabilidad social y requieran atenciones de salud, puedan ser atendidos con precios más económicos. *La Corporación de Educación y Salud se encuentra estudiando una modificación del contrato de concesión para proceder con una tercera etapa de la Clínica, que consiste en la construcción de un edificio de 7 pisos y 5 niveles subterráneos. El proyecto busca responder a las exigencias programáticas, que provienen de los planes de atención y servicios de la Municipalidad.*<sup>107</sup>

#### Cultura:

Para Las Condes, con la imagen objetivo de capital cultural, esta es fundamental en el desarrollo de las personas. Por esto, existe una gran oferta de recintos y espacios culturales al servicio de los vecinos.

<sup>100</sup> Datos Municipales de Las Condes. Área Educación Municipal. En <https://datos.municipales.cl/comunales.php>

<sup>101</sup> Reporte Comunal Las Condes. Indicadores Educativos. En [https://www.bcn.cl/indicadores-comunales/comunas\\_y.htm?anno=2022&dc=13114](https://www.bcn.cl/indicadores-comunales/comunas_y.htm?anno=2022&dc=13114)

<sup>102</sup> Op.cit. N° 9 p. 21

<sup>103</sup> Este indicador mide la distancia mínima promedio entre el centro geométrico de cada manzana con la población y los establecimientos públicos de salud primaria. Se consideran los Centros de Salud Familiar (CESFAM), Centros Comunitarios de Salud Familia (CECOF), Consultorios Generales Urdiles (CGU) y Sección de Atención Primaria de Urgencia (SAPU). En: <https:// insights.arcgis.com/#/embed/9ed39eb911044c1918b50fd51675b4>

<sup>104</sup> Op.cit. N° 2 p. 21

<sup>105</sup> Ibíd. p. 22

<sup>106</sup> Ibíd. em

<sup>107</sup> Ibíd. p. 21

El funcionamiento de los establecimientos culturales y desarrollo de actividades afines está a cargo de la Corporación Cultural de Las Condes. Se compone de los siguientes espacios culturales: Teatro Municipal de Las Condes y Sala de Arte Las Condes, el Centro Cultural de la Corporación Cultural de Las Condes y Biblioteca Las Condes, el Pueblito Artesanal Los Dominicos y Museo de Cera, Casa Museo Santa Rosa de Apoquindo y el Museo de la Chilenidad, el Museo Interactivo Las Condes (MUI) y el Teatro Los Dominicos. Estos espacios convocan anualmente a más de 950.000 personas, a través de sus 500 actividades diferentes en artes visuales, artes escénicas, literatura, ferias y temporada académica, entre otras.<sup>108</sup>

Además, el Centro Cultural cuenta con una biblioteca con más de 75.000 volúmenes en distintas secciones, que atienden a casi 6.000 familias asociadas, es decir, más de 23 mil personas<sup>109</sup>.

Por último, para complementar la actividad de la Corporación Cultural de Las Condes, la Municipalidad creó la Corporación Teatro Municipal de Las Condes, encargada de promover los espectáculos culturales masivos con un aforo total de 809 espectadores.

#### **Centros Comunitarios:**

En Las Condes hay seis centros comunitarios: Padre Hurtado, Patricia, Rotonda Atenas, Santa Zita, Diaguitas y Las Condesas. Todos son edificios de alta inversión y con variados equipamientos. Se constituyen como espacios de encuentro, integración social y expresión cultural, que disponen sus instalaciones para el uso de vecinos y organizaciones comunitarias. El municipio tiene como desafío futuro mejorar la infraestructura y equipamiento de los centros comunitarios existentes, adaptándolos a las necesidades contemporáneas y, al mismo tiempo, crear nuevos centros que aumenten la cobertura y amplíen la oferta de servicios de acuerdo con los requerimientos de la comunidad<sup>110</sup>.

Los Centros Comunitarios son administrados por el Departamento de Gestión Territorial, dependiente de la Dirección de Desarrollo Comunitario. En ellos se desarrollan distintas actividades comunitarias de reunión, esparcimiento, deporte, cultura, educación, entre otros. Además, se entrega apoyo tecnológico y

atención social individual, a través de un equipo multidisciplinario constituido por un profesor de educación física, un asistente social y un psicólogo, ofreciendo una atención integral a los vecinos de Las Condes que acceden a ellos.

El objetivo de los Centros Comunitarios es atender a las personas residentes de los sectores en los cuales se emplazan, además de personas aledañas o de tránsito. Esto a través de las múltiples actividades y programas que acogen, logrando en sus dependencias fortalecer la relación entre la comunidad y su vinculación directa con los servicios municipales, promoviendo el desarrollo local y la participación social de todos los sectores de la población.

La población objetivo de los Centros Comunitarios son todos los habitantes de la comuna, aunque se han focalizado en las Unidades Vecinales C-9, C-13, C-14, C-15, C-16, C-22 y C-23, que son en las que se concentra población perteneciente a clase media, vulnerable y en donde están instalados físicamente los centros existentes. Sin embargo, con la entrada en operación del Centro Comunitario Rotonda Atenas, ha surgido una demanda creciente por parte de personas de clase media de otras unidades vecinales, por lo que se hace necesario considerar la implementación de Centros Comunitarios en otros sectores de la comuna. Por ejemplo, en la Unidad Vecinal C-25, debido a que se constituye como una zona de alta participación familiar en donde hay alta demanda de instancias de recreación; y en la Unidad Vecinal C-3, debido a que concentra una alta población de Adultos Mayores que viven alejados de los servicios municipales.

#### **Deportes:**

Las Condes tiene una amplia oferta de talleres de desarrollo físico y escuelas de carácter deportivo y de formación para todos sus vecinos. El fin es promover

<sup>108</sup> Ib. p. 25 - 26.  
<sup>109</sup> Ib. p. 5.  
<sup>110</sup> p. 24.

el mejoramiento de la condición física de los habitantes de la comuna. Con el fin de aumentar la cobertura de talleres y actividades deportivas, el municipio considera emplear un plan de mejoramiento de los recintos deportivos existentes, y la habilitación de nuevos espacios recreativos para la práctica de deporte, acercando la actividad física a distintos puntos de la comuna<sup>11</sup>. Además, se imparten diversas clases deportivas en plazas y parques para la comunidad.

En esta línea, se construyeron los centros deportivos y piscina temperada de Rolf Nathan, Paul Harris, Cerro Apoquindo, además el municipio dispone para la actividad deportiva de sus vecinos el Club de tenis El Alba, el Estadio Municipal Paul Harris y el Estadio Patricia.

Finalmente, aun cuando no se trata de infraestructura pública, la comuna dispone de un gran desarrollo de infraestructura deportiva y social privada, vinculada a la historia del desarrollo urbano de algunos barrios, como son los estadios y clubes de colonia. Estos recintos se encuentran protegidos en el Plan Regulador Metropolitano de Santiago como áreas verdes complementarias distinguiéndose los recintos y estadios: Estadio Rolf Nathan, Estadio Israelita, Estadio Italiano, Estadio Español, Estadio Francés, Club de Golf Los Leones, Estadio Universidad Católica San Carlos de Apoquindo, Estadio Corfo, Estadio San Jorge (Banco Estado), Estadio Palestino, Estadio Municipal Las Condes y el Estadio Municipal Calle Patricia.

A continuación, se ofrece la síntesis de los resultados del análisis estratégico correspondiente al acápite patrimonio y edificaciones expresado en fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

#### **Fortalezas:**

- Existencia de Zonas Típicas y Monumentos Históricos, declarados con acuerdo a la Ley de Monumentos Nacionales, en buen estado de conservación.
- Existencia de Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica, declarados con acuerdo a la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en buen estado de conservación.
- Existencia de un importante número de edificaciones de equipamiento de distinta clase, debidamente identificadas, reconocidas y enroladas en el Plan Regulador Comunal.

- Existencia de un número importante de recintos deportivos y estadios, debidamente identificados, reconocidos y enrolados en el Plan Regulador Comunal.
- Existencia de un número importante de edificaciones construidas bajo los lineamientos del movimiento moderno de la arquitectura, que otorgan identidad a los barrios donde se localizan.
- La Zona Típica de Los Dominicos cuenta con lineamientos de intervención en fase de aprobación, lo que permitirá controlar las acciones que se lleven a cabo en ella y que no atenten contra su imagen e identidad.
- Existencia de varias edificaciones con servicios de unidades municipales en barrios, otorgando presencia del Municipio en éstos y acercando a los vecinos a los bienes y servicios que entrega.
- Existencia de un importante número de equipamiento de comercio, servicios y salud de escala metropolitana, contribuyendo al atractivo comunal.
- Alta participación ciudadana, expresada por medio de la existencia de 57 Juntas de Vecinos legalmente constituidas en 25 unidades vecinales.
- Importantes actividades de carácter artístico y cultural, tanto públicas como privadas, que aportan al atractivo comunal.
- Imagen urbana consensuada con los vecinos y los diferentes actores, otorgándole legitimización a la preservación de los barrios y las zonas de equipamiento.
- Edificaciones municipales con destino educación, cultura, deportes y salud de alto estándar y equipamientos tecnológicos avanzados y actualizados.
- Programas municipales orientados al desarrollo vecinal y mejoramiento de barrios y viviendas.

#### **Oportunidades:**

- Actualización del instrumento de planificación territorial de escala comunal.
- Traslado hacia esta comuna de las casas matrices de las principales empresas que transan en la Bolsa de Comercio.
- Aumento sostenido de turistas y visitantes, nacionales y extranjeros, que utilizan los equipamientos de hostelería de la comuna.
- Puesta en marcha de proyectos inmobiliarios, como es el caso del Mercado Urbano Tobalaba, e inicio de otros, como la nueva casa matriz del Banco Santander.

<sup>11</sup> Ib'íd. p. 27

- Existencia de una variada oferta gastronómica entorno a zonas de alto atractivo arquitectónico y urbano.
- Creciente valoración del patrimonio ambiental y arquitectónico como recurso económico, que fomenta la competitividad de los territorios.
- Interés de artistas plásticos de reconocido prestigio, por destinar sus edificaciones para exposición de sus obras.
- Demanda por espectáculos y eventos de alta calidad, para distintos niveles etarios, tanto en los recintos especialmente habilitados para ello, como al aire libre.

#### Debilidades:

- Inexistencia de una política municipal para la puesta en valor de las edificaciones y zonas con declaratoria especial, como también, para aquellos inmuebles y áreas de valor ambiental, que existen en la comuna.
- Escaso marco regulatorio que posibilite la salvaguardia de las edificaciones y los incentivos para su mantención, de modo de eliminar el gravamen que representa.
- Imposibilidad de invertir recursos municipales y/o públicos en edificaciones o bienes privados.
- Falta de integración entre las unidades municipales que deben velar por las edificaciones destinadas a equipamientos de educación, cultura, deporte y salud con los planes de la unidad encargada de velar por la salvaguarda del patrimonio natural y construido de la comuna.
- Déficit de edificaciones de equipamiento cultural, deportivo y de salud en ciertos sectores de la comuna, en especial, en el área sur poniente.
- Carencia de recursos profesionales con experiencia en catalogación, inventarios, salvaguarda y gestión del patrimonio arquitectónico y urbano.
- Falta de programas de apoyo y financiamiento para la conservación de las edificaciones declaradas patrimonio.
- Programas de mejoramiento barrial orientados exclusivamente a barrios vulnerables.
- Uso mono funcional de algunas de las edificaciones de equipamiento de propiedad municipal, generándose infraestructura ociosa en ciertos horarios y días.
- Falta de fiscalización de los cambios de destino de las propiedades, en especial, por la existencia de la Ley de Microempresa Familiar y, de las transformaciones que se realizan a los inmuebles con declaratoria, identificados en el Plan Regulador Comunal, sin los correspondientes permisos habilitantes.

- Inexistencia de edificaciones para el funcionamiento de 9 Juntas de Vecinos (15%), disminuyendo las opciones de participación comunitaria y acceso a programas municipales de diversa índole.

#### Amenazas:

- Presión inmobiliaria para permitir la densificación de zonas y barrios residenciales.
- Actuación de la SEREMI Metropolitana MINVU respecto de la interpretación que realiza de las normas existentes en el Plan Regulador Comunal, en especial, de aquellas que buscan la salvaguardia de las edificaciones y equipamientos.
- Existencia de la Ley de Microempresa Familiar, que deja sin efecto las regulaciones del uso del suelo contenidas en el Plan Regulador Comunal y, posibilita la incorporación de actividades no deseadas al interior de los barrios de toda la comuna.
- Incorporación de nuevos destinos a las propiedades y daño a las configuraciones originales.
- Traspaso de los establecimientos educacionales municipales al Departamento Provincial de Educación Oriente.
- Presión por eliminar la protección que poseen inmuebles y zonas con declaración patrimonial e identificadas en el Plan Regulador Comunal.
- Ventas sucesivas de los inmuebles y transformaciones que dañan su aspecto original.
- Estigmatización de los barrios populares.
- Falta de valoración por la comunidad de los esfuerzos de conservación y la necesidad de apoyo compensatorio a dicha tarea.
- Baja percepción de la comunidad respecto del valor que representan las edificaciones y zonas que otorgan la identidad comunal y la memoria del desarrollo urbanístico comunal.
- Flujos vehiculares de alta velocidad en zonas residenciales y presión para destinar calzadas de éstos a los estacionamientos de superficie en el espacio público.
- Deterioro de los espacios públicos producto de la mono funcionalidad de algunos sectores comerciales y de servicios.
- Tercerización de los servicios y atenciones a la comunidad, con la consiguiente pérdida del vínculo que otorga el trato directo con la comunidad y la sensibilidad respecto de las necesidades y prioridades.



### H01.- Cantidad

#### Población Comunal

Según el CENSO 2017 en la comuna existe un total de 294.838 personas, de los cuales 287.023 son residentes permanentes. Dichos datos la sitúan como la novena comuna más poblada de Chile. La proyección total comunal que hace el INE para el año 2023, según el CENSO 2017, es de 341.183 habitantes. La población de 2017, según rango etario, se distribuía de la siguiente forma:

- 0-14 años : 45.019 (15,27%)
- 15-29 años : 68.674 (23,9%)
- 30-44 años : 64.262 (21,8%)
- 45-64 años : 70.872 (24,04%)
- 65 o más : 46.011 (10,79%)

En la Tabla N° 15, se presenta los datos desagregados por Unidad Vecinal (UV), para los rangos de niños, niñas y adolescentes – NNA (0-17 años); jóvenes de 18 a 29 años, adultos jóvenes de 30 a 44 años, adultos de 45 a 59 años y personas mayores de 60 años y más, que ha procesado la Dirección de Desarrollo Comunitario con acuerdo a los datos proporcionados para la obtención de la Tarjeta Vecino. Se ha de tener presente, que a la Tarjeta Vecino también pueden optar personas que no habitan en la comuna de Las Condes, tales como estudiantes y trabajadores, razón por la cual puede tener sesgos significativos para la caracterización de la población comunal, sin embargo, estas personas son todas potenciales demandantes de bienes y servicios que la Municipalidad de Las Condes otorga.

El total de la población comunal al año 2017, como se indicó alcanzaba a las 294.838 personas; el total de personas asociadas a la Tarjeta Vecino, indicadas en la Tabla N° 13, es de 288.072 personas, dato al año 2024, por tanto, adicionalmente a la prevención manifestada, también existen rangos etarios que no representan el total de personas en él, tal es el caso del rango 0 – 14 años.

Con relación a los datos que proporciona la Tabla N° 15, se puede indicar que, la Unidad Vecinal C-23, que se ubica en la sector sur oriente de la comuna y que cuenta con 17 Juntas de Vecinos, tiene la mayor proporción de NNA, alcanzando un 16.5%; en contraste, la UV C-01, correspondiente a la zona del El Golf Norte, presenta la menor proporción con sólo un 4.7%; los jóvenes mayoritariamente se localizan en la UV C-25, que comprende toda la zona de San Carlos de Apoquindo, con un 23,0% y, al igual que en el caso anterior, la UV C-01 tiene la menor proporción, con un 11%; por su parte, los adultos jóvenes tienen su representación mayor en la UV C-12, que comprende los barrios Jardines de Apoquindo y Renacimiento Italiano, con un 37.2%, y al otro extremo se ubica la UV C-21, localizada al oriente del cerro Calán, con un 16.4%; los adultos tienen su asiento en la UV C-24, con un 27.1% y, la menor proporción con un 20%, cada una se concentran en las UV C-06 y C-02; y, finalmente, los mayores de 60 años en la la UV C-05, con un 32.2%, mientras que la UV C-12 tiene la menor proporción, con un 21.7%. Sin perjuicio de lo anterior, es conveniente señalar que el rango etario correspondiente a adultos y personas mayores, representan casi el 50% de la población asociada a la Tarjeta Vecino, mientras el grupo de NNA, no alcanza al 10%. Además, las personas mayores, representan el mayor porcentaje de población en 16 de las 25 unidades vecinales, lo que da cuenta del envejecimiento poblacional y, por tanto, requiere de una mayor oferta de bienes y servicios que proporciona el Municipio.

Respecto a la caracterización de la población comunal según sexo, los datos informados por el CENSO 2017, corresponde a 135.917 hombres y 158.921 mujeres, lo que otorga un índice de masculinidad de 85,5 hombres por cada 100 mujeres.

Tabla N° 15  
Distribución de la Población Comunal por Rango de Edad y Unidad Vecinal, 2024

UV	NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES (NNA)		JÓVENES 18 - 29 AÑOS		ADULTOS JÓVENES 30 - 44 AÑOS		ADULTOS 45 - 59 AÑOS		PERSONAS MAYORES 60 AÑOS O MAS		TOTAL
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N
C-01	703	4,7	1.663	11,0	5.130	34,1	3.067	20,4	4.500	29,3	15.063
C-02	1.107	7,1	1.390	9,8	3.968	26,4	2.798	18,6	4.099	26,9	13.362
C-03	987	8,5	1.420	12,3	3.203	27,6	2.420	20,9	3.556	30,7	11.586
C-04	1.104	8,8	1.301	10,4	3.101	24,8	2.752	21,8	3.425	27,2	11.683
C-05	1.282	9,3	1.802	13,1	3.249	23,6	3.022	21,9	4.439	32,2	13.794
C-06	1.104	8,6	1.301	10,1	3.101	24,1	2.861	22,1	3.961	30,5	12.529
C-07	765	7,1	1.478	13,6	2.525	23,0	2.304	21,3	3.361	31,0	10.373
C-08	1.104	7,7	1.301	9,1	3.101	21,4	2.978	20,2	3.785	26,1	11.669
C-09	1.120	10,1	2.321	19,6	5.106	40,2	3.445	27,1	3.926	31,0	11.918
C-10	1.104	11,1	1.301	13,1	2.501	25,1	2.401	24,0	3.741	37,4	11.052
C-11	582	6,1	991	12,1	2.161	26,5	1.479	18,4	1.895	23,6	7.098
C-12	1.104	10,1	1.301	11,9	3.101	28,1	2.701	24,5	3.901	35,4	12.208
C-13	1.453	10,1	2.176	15,1	3.428	24,4	3.075	21,8	4.015	28,4	14.119
C-14	1.104	11,1	1.301	14,8	3.101	35,8	2.801	32,5	3.601	41,8	12.908
C-15	3.362	11,3	3.161	15,1	4.399	21,1	4.692	22,4	6.240	30,1	26.914
C-16	1.104	11,1	1.301	14,1	3.101	34,1	2.801	31,1	3.701	41,1	12.808
C-17	1.001	10,1	1.643	16,5	2.219	22,3	2.114	21,3	2.953	29,7	9.930
C-18	1.104	11,1	1.301	13,1	3.101	31,1	2.901	29,1	3.801	38,1	12.208
C-19	536	12,2	682	15,5	934	21,2	953	21,6	1.301	29,5	4.406
C-20	1.104	11,1	1.301	13,4	3.101	34,4	2.801	31,2	3.701	41,2	12.808
C-21	1.104	9,8	1.967	17,6	3.659	32,5	1.835	16,3	1.271	11,3	11.836
C-22	1.104	11,1	1.301	14,1	3.101	34,1	2.801	31,1	3.701	41,1	12.808
C-23	3.111	16,5	4.125	17,0	5.039	21,1	5.096	22,0	5.097	22,0	27.191
C-24	1.104	11,1	1.301	13,8	3.101	34,8	2.801	31,8	3.701	41,8	12.808
C-25	1.151	10,7	2.416	23,0	1.936	18,9	2.816	26,2	2.901	27,1	10.164
TOTAL	21.878	9,7	43.325	15,0	74.341	28,8	63.226	21,9	19.302	21,5	288.072

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Desarrollo Comunitario.

## H02.- Densidad

La densidad poblacional es de 2.977,03 hab/km<sup>2</sup>. Esto es considerando la superficie total de la comuna, que alcanza a los 99,4 km<sup>2</sup>. Dicha superficie considera tanto el área urbana (43,98 km<sup>2</sup>) como el área de protección del medio ambiente natural (52,02 km<sup>2</sup>). Si se considera solo el área urbana comunal, la densidad poblacional es de 6.703,9 hab/km<sup>2</sup>. La política de densificación comunal se encuentra establecida en el Plan Regulador Comunal y deriva de la

estrategia de concentración de la densidad en los sectores de mayor capacidad vial para accesibilidad, protegiendo parte importante de la superficie comunal correspondiente a los distintos barrios con una densidad equivalente a la existente. Así todo, la densidad bruta promedio comunal en el IPT es de 153,55 hab/há.<sup>112</sup>

Figura N° 118  
Densidad de Población



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a datos INE – Censo 2017.

## H03.- Grupos Socioeconómicos

Desde el punto de vista de la estratificación socioeconómica, con acuerdo a la metodología del Banco Mundial, al año 2015, en la comuna existían 482 hogares en situación de pobreza (monetaria), correspondiente al 0,5% del total de hogares; 1.829 hogares (1,9%) vulnerables; los hogares de clase media alcanzaban al 27,1% (24.972 hogares); y, el 70,4% (67.795 hogares) de altos ingresos. En la Figura N° 123 se espacializaron los datos precedentes y se asociaron a los Grupos Socioeconómicos propuestos por la Asociación de Investigadores de Mercados (AIM).

En el año 2018 la AIM decidió realizar una desagregación a la caracterización por grupo socioeconómico, segmentando el grupo ABC1, en AB, C1a y C1b, por tanto, la nueva clasificación comprende los grupos: AB, C1a, C1b; C2, C3, D y E. El perfil por grupo socioeconómico del año 2023, para

la comuna de Las Condes, propuesto por la AMI, es el siguiente: AB con el 19,83%; 36,97% para el C1a; 19,16% para el C1b; 14,34% en el C2; 6,75% se ubica en el C3; el D con 2,78%; y, finalmente, el 0,17% del grupo socioeconómico E.<sup>13</sup>

Según los Indicadores Sociales del Reporte Comunal de Las Condes de la BCN, la Tasa de Pobreza por Ingresos (porcentaje de personas) es de 2,8. La cifra se extrae de la Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional (CASEN) realizada el año 2020, durante la pandemia. La

Con relación a los rangos socioeconómicos que componen la comuna, se muestran a continuación los datos, en número y porcentaje, de los tramos propuestos por el Registro Social de Hogares (RSH), para cada una de las 25 Unidades Vecinales (UV), son 7 tramos. En el primer tramo de 0% a 40% se ubican los hogares de menores ingresos o mayor vulnerabilidad socioeconómica; y, en el tramo entre el 70% y 100% se encuentran los hogares con mayores ingresos y menos vulnerabilidad.

Las Unidades Vecinales C-22 y C-23 destacan por tener la mayor participación de población en el tramo de 0% hasta 40%, con un 48,3% y 46,2% respectivamente. Este elevado porcentaje es señal de que existe una mayor presencia de hogares en situación de mayor vulnerabilidad en esas áreas; en contraste, la UV C-25 es la que tiene una menor proporción, con un 9,5%. Respecto al tramo 41% al 50%, la UV C-23 es la que tiene la mayor proporción, con un 10,3%, seguida por la UV C-22, con un 9,8%; mientras que la UV C-25 es la que menor proporción tiene, con un 3,6%. En el tramo 51% al 60%, las UV C-22 y C-23 nuevamente son las que presentan mayores proporciones, con un 9% cada una; en el extremo opuesto, la UV C-25 tiene la proporción más baja, con un 2,2%. Con relación al tramo 61% al 70%, las UV C-23 y C-15 tienen las proporciones más altas, con un 9% y 8,1% respectivamente y continuando con la tendencia, la UV C-25, por otro

Figura N° 119  
Estratificación Socioeconómica 2015



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a datos SII año 2016.

cifra para la CASEN 2017 era de 0,2, por lo tanto, aumentó 2,6 puntos en 3 años. Respecto a la Población Carente de Servicios Básicos se señala un 2,9% de personas, y referido a Hogares Hacinados Las Condes presenta un 3,5%. Ambos datos corresponden a junio 2022.

<sup>13</sup> Asociación de Investigadores de Chile (AIM). Desagregados de <https://aimchil.cl/ugc-116/>.  
<sup>14</sup> Biblioteca del Congreso Nacional (BCN). Reporte Comunal Las Condes Indicadores Sociales. Ver en línea en <https://www.bcn.cl/indicadores-sociales/comunas/indicadores-2022/indicadores-sociales>

Tabla N° 16  
Tramos Registro Social de Hogares (RSH) según Unidades Vecinales

UV	TRAMOS REGISTRO SOCIAL DE HOGARES														TOTAL
	0% - 40%		41% - 50%		51% - 60%		61% - 70%		71% - 80%		81% - 90%		91% - 100%		
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	
C-01	319	11,07	74	2,68	197	6,91	263	9,38	309	1,10	1.116	39,16	1.453	50,70	6.719
C-02	89	3,06	67	2,37	108	3,83	95	3,37	93	3,27	1.384	48,18	1.018	34,96	3.464
C-03	273	9,39	271	9,42	733	25,80	324	11,41	400	13,97	1.177	40,54	1.174	40,47	9.735
C-04	241	8,27	78	2,73	108	3,79	100	3,51	143	5,01	86	2,96	1.004	34,60	3.664
C-05	530	18,21	110	3,83	340	11,86	338	11,77	394	13,61	2.275	78,52	1.500	51,31	6.833
C-06	111	3,80	56	1,94	80	2,79	388	13,50	342	11,90	387	13,28	118	4,06	4.004
C-07	792	27,36	280	9,70	208	7,27	118	4,11	307	10,65	1.798	61,53	1.342	45,95	6.378
C-08	148	5,10	198	6,87	80	2,79	111	3,86	79	2,73	1.047	36,09	1.348	46,02	3.663
C-09	1.011	34,61	291	10,19	207	7,25	157	5,46	524	18,11	2.110	71,88	1.615	54,64	6.718
C-10	183	6,33	50	1,73	8	0,28	192	6,68	79	2,73	447	15,31	398	13,40	4.000
C-11	285	9,81	102	3,55	30	1,03	159	5,54	145	5,05	301	10,43	405	13,83	3.447
C-12	144	4,96	198	6,87	194	6,73	170	5,87	184	6,38	148	5,07	181	6,13	4.000
C-13	1.788	60,53	17	0,59	120	4,12	566	19,55	500	17,18	2.758	93,58	1.461	49,02	6.477
C-14	2.573	87,77	134	4,63	199	6,87	100	3,47	100	3,47	1.000	34,00	146	4,97	4.000
C-15	2.361	79,53	712	24,49	135	4,57	984	33,14	1.110	37,33	3.999	133,01	2.190	73,11	12.091
C-16	1.044	35,14	291	9,70	108	3,60	388	12,90	342	11,40	1.177	39,16	1.018	34,26	4.000
C-17	1.052	35,74	291	9,70	108	3,60	388	12,90	342	11,40	1.177	39,16	1.018	34,26	4.000
C-18	1.044	35,14	291	9,70	108	3,60	388	12,90	342	11,40	1.177	39,16	1.018	34,26	4.000
C-19	351	11,71	86	2,73	93	2,90	175	5,46	147	4,53	145	4,47	317	9,73	1.331
C-20	792	25,74	280	8,75	108	3,38	111	3,44	143	4,44	1.047	32,13	1.348	41,54	4.000
C-21	792	25,74	280	8,75	108	3,38	111	3,44	143	4,44	1.047	32,13	1.348	41,54	4.000
C-22	1.111	35,97	391	12,29	135	4,20	984	30,45	1.110	34,38	3.999	122,88	1.189	36,28	4.000
C-23	6.271	20,90	1.645	5,48	1.620	5,23	1.619	5,06	1.617	4,97	2.127	6,60	809	2,53	17.909
C-24	1.044	34,14	291	9,37	108	3,44	388	11,84	342	10,56	1.177	35,85	1.018	31,14	4.000
C-25	51	1,58	56	1,73	2	0,06	110	3,41	111	3,44	1.153	35,31	116	3,57	4.000
TOTAL	29.611	22,74	8.149	6,26	1.220	0,94	9.440	7,25	10.033	7,70	38.425	29,50	27.364	21,01	130.248

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Desarrollo Comunitario. Datos Registro Social de Hogares 2024 y Tarjeta Vecino 2024.

lado, tiene la proporción más baja, con un 4,9%. En el tramo 71% al 80%, las UV C-15 y C-23 presentan las proporciones más altas, con 9,2% y 9,0% respectivamente; mientras que la UV C-25 muestra la proporción más baja, con un 4,2%. Respecto al tramo 81% al 90%, la UV C-25 destaca con la proporción más alta, con un 40,2%, seguida por la UV C-10 con un 38,5% y la UV C-19, con 37,3%; en contraste, las UV C-22 y C-23 tienen las proporciones más bajas, con un 12,3% y 11,9% respectivamente. Finalmente, en el tramo 91% al 100%, que corresponde al menos vulnerable según el RSH, la UV C-25 tiene la mayor proporción, con un 35,4%, seguida por la UV C-10 que tiene un 30%; las UV C-22 y C-23 tienen las menores proporciones en este tramo, con un 5% y 4,5% respectivamente, indicando una menor presencia de hogares en las categorías socioeconómicas más altas.

Con el análisis de los datos del RSH por Unidad Vecinal, se constata que existen diferencias significativas en la distribución socioeconómica entre las distintas áreas de la comuna de Las Condes. Las UV C-22 y C-23 presentan una mayor proporción de hogares en los tramos de mayor vulnerabilidad (40, 50, y 60). En contraste, la UV C-25 tiene una distribución más alta en los tramos 90 y 100, indicando una mayor presencia de hogares en mejor situación económica. Lo anterior, permite observar, que a pesar de lo que se supone, la comuna de Las Condes es heterogénea, lo que agrega un valor especial a ésta.

#### H04.- Caracterización

A continuación, se exponen algunas particularidades de la población de la comuna de Las Condes, en especial, en aquellos aspectos demográficos que permiten analizar actuales tendencias de la población, tanto a nivel local como mundial.

##### Adultos Mayores:

El envejecimiento de la población es uno de los grandes desafíos de las políticas públicas de la comuna. Las estadísticas geográficas demuestran que en Las Condes uno de cada cinco residentes de la comuna es adulto mayor, lo que la empuja dentro de las comunas más longevas de Chile.<sup>115</sup> Las proyecciones del INE para el año 2024 de personas 65 años y más, es de 61.746 personas y, el índice de adultos mayores (IAM) alcanza 125,3, experimentando un alza de 23,1 puntos respecto del dato censal de 2017.<sup>116</sup>

Según las proyecciones del Censo de 2017 al 2024, tenemos que existen 49.282 personas entre 0 y 14 años, lo que da una relación de 1,25 adultos mayores por cada niño. Si se extrapolan los datos del Diagnóstico Social Comunal, de 2019, al año 2024, existirían 13.955 personas (22,6%), que comprenderían el segmento de mayores de 80 años. Respecto al género, un 61% de los adultos mayores corresponden a población femenina, y un 39% a población masculina.

##### Migración:

Los datos de Extranjería sitúan a Las Condes como la tercera comuna con mayor población migrante en Chile. Con un número total de 52.783 personas, es decir, cerca de un 70% más que la cifra señalada por el Censo 2017 (31.012 personas).<sup>117</sup>

Si se consideran las cifras de Extranjería, los migrantes representan un 17,9% de la población total de la comuna. Si se realiza el estimado con los datos censales, representan un 10,9% del total de los residentes.

Según el Censo 2017, el 55% de la población migrante es mujer, y el 45% es hombre. Respecto al rango etario, un 67,3% se ubica en el tramo de edad de 25 a 59 años, un 12,7% en 60 años o más, un 10,8% en el rango de 0 a 14 años, y un 9,2% en el tramo de 15 a 24 años. La edad promedio comunal es 38,3 años.

La población migrante de la comuna se concentra principalmente en los barrios de El Golf, Escuela Militar, Nueva Las Condes y Escandinavia.

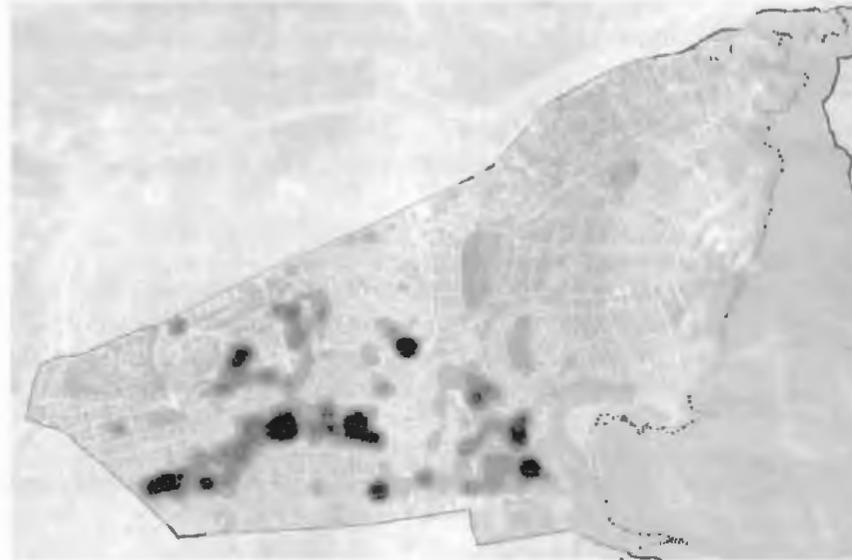
Los inmigrantes procedentes de Argentina (14,2%) son la mayoría respecto a los provenientes de Latinoamérica, seguidos por Perú (12%), Venezuela (10,1%), Colombia (8,2%), Brasil (5,5%), Ecuador (2,7%), y Bolivia (2,6%). Respecto al hemisferio norte, del país que proviene la mayor cantidad de inmigrantes es España (9,4%), seguido por Estados Unidos (5,5%) y Alemania (2,3%). Según la cantidad de visas otorgadas a residentes extranjeros de Las Condes predomina el rango etario 30-64 años.

<sup>115</sup> Municipalidad de Las Condes. Dirección de Desarrollo Comunitario. Departamento de Planificación Social y Estudios (2019). Diagnóstico Social Comunal p.13

<sup>116</sup> Biblioteca del Congreso Nacional (BCN). Reportes Comunales. Comuna de Las Condes 2024. En: [http://www.bcn.cl/it/reportescomunales/comunas\\_zhfm/Paños-2024%20com-1314](http://www.bcn.cl/it/reportescomunales/comunas_zhfm/Paños-2024%20com-1314)

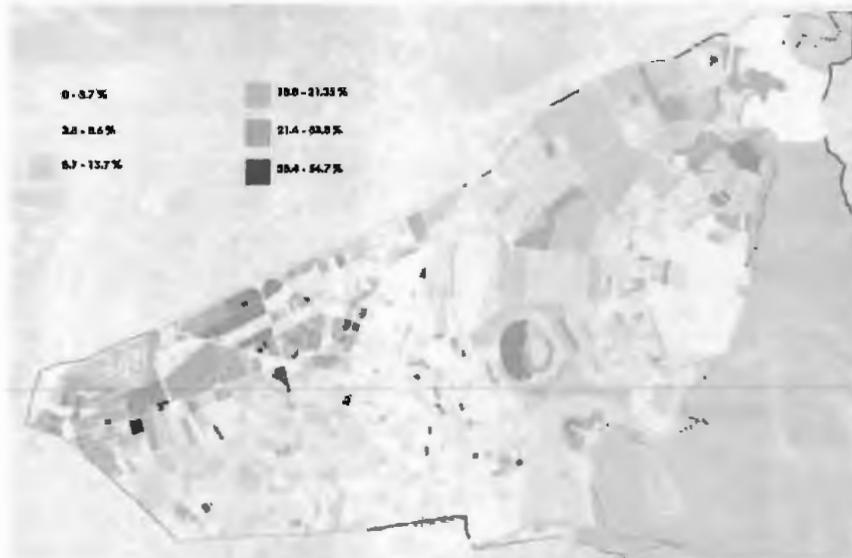
<sup>117</sup> Op.cit. N° 115 p.68

Figura N° 120  
Mapa de Calor de Localización de Adultos Mayores



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a datos INE - Censo 2017.

Figura N° 121  
Población Migrante



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a cartografía realizada por la Dirección de Desarrollo Comunitario.

#### Pueblos originarios:

Según datos censales del 2017, en Las Condes 9.670 personas residentes (3,35% de la población) declara pertenecer a un pueblo originario. De este porcentaje, un 65,4% se declara del pueblo Mapuche, un 3,7% Aymara, un 2,5% Diaguita, y un 2,1% Quechua. El resto de las clasificaciones alcanzan menos de 1%. A su vez, un 24% no se clasifica dentro de las etnias reconocidas por el Censo 2017.

#### Discapacidad:

En Las Condes, en acuerdo a los datos de la Encuesta Casen 2015, existe una población de 23 mil personas que presenta algún tipo de discapacidad. Esto equivale al 7,9% de la población total de la comuna. Del total, las condiciones de discapacidad que destacan desde mayor a menor prevalencia son: dificultades físicas y de movilidad (31,7%), ceguera (17%), mudez y dificultad del habla (16,5%), sordera (15,7%), dificultad psiquiátrica (13,1%) y dificultad mental o intelectual (6%).<sup>118</sup>

Según rango etario, un 5,3% de las personas con discapacidad se sitúan en el tramo de 0 a 15 años y un 36,4% en el tramo de 16 a 59 años; ubicándose el mayor porcentaje, un 58,3%, en el rango de 60 años o más, es decir en clasificación de adulto mayor.<sup>119</sup>

En la Tabla N° 17 se presentan las proporciones de personas que identifican tener algún tipo de discapacidad o dependencia funcional, agrupadas por cada una de las Unidades Vecinales (UV) que componen la comuna.

La Unidad Vecinal C-22 es donde una mayor proporción de personas reconoce presentar algún tipo de discapacidad y/o dependencia funcional (ej. movilidad reducida), con un 33%.

<sup>118</sup> Ib d. p. 117-118

<sup>119</sup> Ib d. p. 119

Tabla N° 17  
Proporción de Personas con Discapacidad o Dependencia Funcional según Unidades Vecinales

UV	%	UV	%	UV	%
C-01	15,4%	C-09	11,7%	C-18	10,8%
C-02	18,5%	C-10	18,1%	C-19	27,5%
C-03	19,6%	C-11	20,7%	C-20	13,0%
C-04	15,4%	C-12	17,7%	C-21	22,7%
C-05	22,4%	C-13	17,9%	C-22	33,0%
C-06	22,4%	C-14	28,9%	C-23	28,3%
C-07	23,0%	C-15	22,2%	C-24	16,3%
C-08	14,0%	C-16	16,0%	C-25	10,1%
		C-17	18,4%		

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Desarrollo Comunitario. Datos Registro Social de Hogares 2024 y Tarjeta Vecino 2024.

Figura N° 122  
Ubicación Personas con Discapacidad



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a cartografía realizada por la Dirección de Desarrollo Comunitario.

Le siguen las UV C-23 y C-19 con un 28,3% y un 27,5% respectivamente. En contraste, las Unidades Vecinales que presentan un menor porcentaje de personas que reconoce dicha condición son las C-18 y C-25, con un 10,8% para cada una. Cabe mencionar que, según los datos del Estudio Nacional de Discapacidad de SENADIS, el porcentaje de discapacidad o dependencia funcional a nivel nacional es de un 17,6% del total de la población. Y, el porcentaje en la Región Metropolitana es de un 19,1%.<sup>120</sup>

#### Características Generales

Respecto a la edad de la población de la comuna, los rangos etarios predominantes son entre 45 y 64 años (24,04%) y de 15 a 29 años (23,9%). Siendo la edad promedio comunal 39,1 años. Con respecto al sexo, existe una pequeña diferencia entre la cantidad de mujeres (158.921) y hombres (135.917). La tasa de natalidad bajó 3 puntos, de 12,4 en el 2017 a 9,4, en el 2020.<sup>121</sup>

En cuanto a su caracterización socioeconómica el grupo predominante de la comuna es ABC1, representando el 70,4% de los hogares. Los segmentos C3 y D representan solo un 15% de los hogares. En Las Condes hay 106.564 hogares, con un tamaño promedio de 2,7 personas por hogar, siendo estos predominantemente hogares nucleares (54,8%).

Del total de los hogares, un 57,9% señala tener una jefatura masculina, mientras que el 42,1% jefatura femenina. Respecto a la edad, en el

<sup>120</sup> Ministerio de Desarrollo Social y Familia, Servicio Nacional de la Discapacidad, Departamento de Evaluación y Estudios (2021) III Estudio Nacional de la Discapacidad en Chile. p. 4

<sup>121</sup> Biblioteca del Censo Nacional de Estadísticas Territoriales Tasa de Natalidad 2017 y 2020. En [www.bcn.cl/sit/estadisticas/ta-sa-de-natalidad-2017-y-2020](http://www.bcn.cl/sit/estadisticas/ta-sa-de-natalidad-2017-y-2020). Consultado: 30/12/20

63% de los casos se sitúa al jefe de hogar dentro del rango etario de 25-59 años, y un 33,7% declara tener un jefe de hogar de tercera edad.<sup>122</sup>

#### **Diagnóstico**

Las Condes se caracteriza por un alto estándar de calidad de vida. Sin embargo, hay importantes brechas económicas, representadas en diferencias de acceso a salud, educación y mercados laborales, entre otros, que afectan las oportunidades de desarrollo de las personas de menores ingresos. Por esto, integración social y capital social son temas de suma importancia en la agenda comunal.

En la comuna cohabitan cuatro segmentos sociales, siendo el de más altos ingresos el predominante. La ubicación de cada segmento social está claramente definida por barrios, siendo los más vulnerables: Villa Municipales, Colón Oriente, Villa Unión de Cooperativas y Vital Apoquindo Sur, en los que es necesario resolver problemas como el hacinamiento, escasez de áreas verdes y mejoramiento del espacio público. Dada la condición socioeconómica de la comuna es posible enfocar los proyectos hacia los sectores más vulnerables, que representan el 1,5% de la comuna, así como también a la población de tercera edad, quienes representan un 10,79% de su población.

La comuna busca lograr un crecimiento armónico, persiguiendo el desarrollo social, económico y cultural de todos sus habitantes. Esto se ve reflejado en los 20 programas sociales y 68 subprogramas, que buscan promover el bienestar de la comuna, impartidos por la Dirección de Desarrollo Comunitario. También existe una Tarjeta Vecino que permite a residentes, estudiantes y trabajadores de la comuna acceder a beneficios públicos comunales, programas sociales, entre otros.

En cuanto al sector más vulnerable de la población, existen programas educacionales, de vivienda y educación para brindar oportunidades para todos.

Las estadísticas censales demuestran que Las Condes tiene la segunda tasa más alta de envejecimiento relativo en la Región Metropolitana. Cifra que va en aumento y que está dentro de las mayores inquietudes respecto a políticas públicas comunales. Esta preocupación aumenta si se suma al hecho de que el 15% de los adultos mayores viven solos. Es por esto por lo que en la comuna existen una serie de proyectos y programas de protección y ayuda para la

población de tercera edad, como áreas de servicios, centros comunitarios y círculos de encuentro.

Por otro lado, según datos de la Dirección de Desarrollo Comunal (DECOM) existen 57 organizaciones territoriales que poseen sede, y cuentan con un total de 17.144 participantes. En ellas se llevan a cabo 1.604 talleres, contando con una inscripción total de 13.205 vecinos.

A continuación, se ofrece la síntesis de los resultados del análisis estratégico correspondiente a este acápite, expresado en fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

#### **Fortalezas:**

- A nivel comunal se da una heterogeneidad importante en cuanto a nivel de ingresos, con una importante clase media, localizada en los grupos C1a, C1b y C2 con una participación superior al 65%.
- Alto porcentaje de población extranjera o migrante, sobre el 20% de la población comunal.

#### **Oportunidades:**

- Actualización de los datos demográficos y económicos con el Censo 2024, que permitirá evaluar los programas municipales.

#### **Debilidades:**

- Alta tasa de población de adultos mayores, correspondiente al tramo 65 años y más, con un porcentaje superior al 20% de mayores de 80 años.
- Baja tasa de población entre 0 y 14 años, lo que se complementa con una baja tasa de natalidad comunal.
- Homogenización de la localización de la población por unidades vecinales y barrios.

#### **Amenazas:**

- Expulsión de residentes por altos precios del suelo y de la vivienda (procesos de gentrificación).

<sup>122</sup> Op. cit. N° 115, p. 36



## 101.- Proyección de los Fondos

Como se señaló anteriormente, La ley N°20.958 estableció un sistema de aportes al espacio público que tiene dos objetivos: el primero, es que los proyectos inmobiliarios que así lo requieran mitiguen el impacto en la infraestructura de movilidad de su entorno, y el segundo, es que los proyectos que generen un crecimiento urbano por medio de la densificación cedan un porcentaje del terreno o en su defecto paguen un aporte económico. Este último será utilizado para los proyectos de mejoramiento de infraestructura de movilidad y espacio público que se determinen en este Plan de Inversiones que para este efecto aprueban los Concejos Municipales, que, para el caso del primer Plan, éste debe someterse a consulta ciudadana.

La Ley determina que los proyectos deberán, como parte de la mitigación a su implantación urbanística en el entorno, seguir realizando acciones de mitigación directas, las que provendrán de un nuevo sistema de evaluación de impacto vial IMIV (Informes de Mitigación de Impacto Vial). Estos informes reemplazaron a los EISTU (Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano). Además, los proyectos que generen crecimiento urbano por densificación están obligados a mitigar su impacto urbano mediante un procedimiento alternativo de cesión de terreno para vialidad, áreas verdes y equipamiento establecida en el artículo 70 de la LGUC, o su equivalente en un pago que se determina por el procedimiento que establece la propia Ley.

Ahora bien, las disposiciones de este cuerpo legal se orientan sobre cuatro principios:

- *Universalidad*: que todos los proyectos inmobiliarios públicos o privados deben mitigar y/o aportar;
- *Proporcionalidad*: se refiere a que "las mitigaciones deberán ser equivalentes a las externalidades efectivamente generadas por el proyecto" y no se harán cargo de los déficits históricos de infraestructura;
- *Predictibilidad*: con relación a que los gestores inmobiliarios sepan con antelación al desarrollo de

los proyectos que "las mitigaciones y aportes se calcularán por métodos objetivos y en base a procedimientos y plazos predefinidos y estandarizados"; y,

- *Gradualidad*: implica que comenzaría a operar tras 18 meses después de publicado, el 17 de mayo de 2019 en el Diario Oficial, el reglamento de la Ley.

Lo descrito permite determinar que el objetivo de la Ley fue establecer un procedimiento único y conocido por las empresas inmobiliarias, que sirve para determinar y evaluar con anticipación los costos del impacto directo y de cesión o pago en que deberá incurrir el proyecto en el caso de ejecutarse.

El aporte se calcula a partir de dos parámetros en una fórmula que establece la Ley y una restricción de superficie máxima a ceder contenida en el artículo 2.2.5. de la OGUC. El primer concepto es la densidad de ocupación (Do), que se calcula a partir de la superficie del terreno y del incremento de la carga de ocupación (ICO), relacionada con el destino del proyecto o inmueble, y que corresponde a la diferencia entre la carga de ocupación proyectada y la carga de ocupación original. El ICO se multiplica por 10.000 y se divide por la superficie del terreno para conocer la carga de ocupación por hectárea que presenta cada proyecto:

$$Do = (\text{Incremento carga ocupación} * 10.000) / \text{Superficie terreno}$$

El segundo parámetro es la superficie del terreno del proyecto, agregando la superficie fuera del terreno en el mismo frente hasta alcanzar el eje del espacio público adyacente al predio, sin que ello pueda exceder los 30 metros. Vale decir que se agregará al terreno la superficie de espacio público equivalente a su frente multiplicado por su ancho hasta el eje de este, sin exceder como máximo los 30 metros para este ancho. Ello se incorpora a la siguiente fórmula:

$$\% \text{ a ceder} = Do * [11 / 2.000]$$

Es también importante precisar que los fondos que se paguen al municipio por este concepto deberán depositarse en una cuenta especial creada para este efecto y separada de presupuesto municipal, que considera además una rendición anual. Los fondos podrán ser utilizados en la ejecución de las obras contenidas en la cartera de proyectos del PIIMEP, en el pago de expropiaciones, actualizaciones y desarrollo de proyectos del propio plan y hasta un 10% en gastos de carácter administrativo.

Finalmente, también es necesario mencionar que la Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo (SEREMI-MINVU) y la Secretaría Ministerial Metropolitana de Transporte y Telecomunicaciones (SEREMI-MTT) deberán elaborar un PIIMEP a nivel Intercomunal, relacionado con el Plan Regulador Metropolitano de Santiago, al cual cada municipio deberá aportar con un 40% de los recursos que reciba por medio de la recaudación del PIIMEP comunal.

Para estimar el valor anual que permita planificar a un horizonte de 10 años los fondos factibles a recaudar y vincularlos a la priorización del listado de proyectos de inversión incluidos en el PIIMEP comunal, se realizó una planilla en la que se evaluaron los permisos de edificación en altura emitidos por la Dirección de Obras Municipales durante el año 2019. Los permisos de edificación evaluados corresponden en su mayoría a conjuntos de viviendas, viviendas en altura y construcciones de uso mixto. Este tipo de proyectos no superan los 25.000 m<sup>2</sup> proyectados y están emplazados en terrenos que no superan los 3.000 m<sup>2</sup>, por lo que el aporte calculado no contempla proyectos de equipamiento de gran envergadura, los cuales aportarían un monto significativo al PIIMEP.

Se tomaron en consideración 48 permisos del año 2019, los cuales a partir de la aplicación de los parámetros de cálculo nos entrega un aporte anual de \$2.929.053.511.<sup>123</sup> Este monto sufrirá variaciones según los proyectos que se ejecuten en la comuna.

Con lo anterior se estima que esta cuenta recibirá un valor anual aproximado a los \$ 3 MM, del cual se deberá descontar \$ 1,2 MM destinados al plan de inversiones del nivel intercomunal, tal como se ha señalado.

Además, se realizó el ejercicio de calcular un aporte económico teórico considerando proyectos de equipamiento desarrollado en años anteriores o posteriores, dando como resultado un aporte económico bastante mayor a los analizados en el año 2019. Es por esto por lo que se debe

tener en consideración que el monto de aporte económico anual del PIIMEP estará sujeto al tipo de proyectos que se desarrollen en la comuna cada año.

Por otro lado, el presupuesto municipal que anualmente se destina a la inversión urbana es del orden de los \$ 45MM y de ello se ejecuta anualmente en mejoramiento de luminarias, áreas verdes, construcción de parques, adecuación de veredas y paseos urbanos. Debido a esto, los recursos agregados anualmente representarán un incremento aproximado del 3% del presupuesto que se ejecuta anualmente en inversión urbana en la comuna.

Visto lo anterior y considerando el valor de las obras incluidas en el listado de proyectos, parece absolutamente necesario abrir nuevos mecanismos a la participación privada en los proyectos de inversión por la vía de concesiones. Y, por otro lado, realizar una revisión y exploración nuevamente de la Ley de Financiamiento Urbano Compartido, que no ha tenido en la experiencia municipal resultados concretos en proyectos urbanos dentro del territorio comunal.

Es también prudente mencionar que, a partir de la situación de endeudamiento del país, la alta tasa de desempleo, la situación financiera de los pequeños comercios y PYMES que operan en la comuna y la esperada merma en los ingresos municipales a la que nos condujo esta crisis sanitaria, se verá afectada la inversión y el dinamismo de la economía en los próximos años.

A su vez, esto repercutirá en la capacidad de inversión municipal, ya que la inversión se centrará como prioridad en la asistencia a las personas en situación de vulnerabilidad pre y post crisis sanitaria. Esto imposibilita predecir la disponibilidad financiera y la capacidad política de persistir como se requiere en los proyectos de inversión urbana que se establecen en el presente Plan.

El diagnóstico levantado en la presente Etapa del PIIMEP es la base sobre la cual se articula la Etapa 2, en la cual se declaran y profundizarán las estrategias de intervención y los proyectos mediante los cuales se llevará a cabo la imagen objetivo para la comuna de Las Condes.

<sup>123</sup> Cálculo con arrendo y otros recursos aportados por la Dirección de Obras Municipales de Las Condes.





Figura N° 1	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago	16-17	Figura N° 32	Localización y Topología del Teleférico Bicentenario	59
Figura N° 2	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago - Dimensión Ambiental	17	Figura N° 33	Estación Central San Carlos (en Nueva Topología de Teleférico Bicentenario)	59
Figura N° 3	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago - Dimensión Infraestructura	17	Figura N° 34	Estación Central San Carlos (en Nueva Topología de Teleférico Bicentenario)	59
Figura N° 4	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago - Dimensión Accesibilidad	18	Figura N° 35	Módulo Plan Parque Las Delicias	60
Figura N° 5	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago - Dimensión Accesibilidad	18	Figura N° 36	Módulo Plan Parque Cerro Aconcagua	61
Figura N° 6	Término Urbano y Bienestar por Clases de Origen	19	Figura N° 37	Presentación del Termino Lugar en Consejo Público	62
Figura N° 7	Divisidad Territorial de la Comuna de Las Condes, Viña del Mar y La Bernardo entre los Corojos, IS40	20	Figura N° 38	Reclamos del Proyecto Corador del Concejo Público	62
Figura N° 8	Alternativa de Estructuración Estudio Plan Regulador Comunal 1997	22	Figura N° 39	Proyectos Dirección de Tránsito y Transporte Público	63
Figura N° 9	Diagrama de Desarrollo Sostenible	27	Figura N° 40	Tránsito Parque Pe. Andino y Camino Pe. Andino en el Plan Regulador Comunal y Tránsito Alternativo	64
Figura N° 10	Diagrama 1. Contenido de la Nueva Agenda Urbana	29	Figura N° 41	Proyectos Plan Maestro de Transporte de Santiago 2015	65
Figura N° 11	Diagrama 12. Mecanismos de Intervención	30	Figura N° 42	Ubicación de los Baños de Apuquindo	73
Figura N° 12	Diagrama 13 al 16. Mecanismos de Intervención	31	Figura N° 43	Figura 1. Ubicación de la Plaza San Ramón a los pies del ferrocarril condonero de Santiago	75
Figura N° 13	Diagrama 17 al 19. Mecanismos de Intervención	32	Figura N° 44	Figura 5. Planta para Calle, Inventario UDAR - FSR	75
Figura N° 14	Tabla 3. Necesarios al ODS 11 y otros ODS y la Nueva Agenda Urbana	33	Figura N° 45	Elementos Referenciales de la Geomorfología Comunal	77
Figura N° 15	Objetivo Central, Principios y Ámbitos de la PAUE	35	Figura N° 46	Zonas Verdes	79
Figura N° 16	Síntesis de la Política Nacional de Parques Urbanos	37	Figura N° 47	Deficit de Plazas y Parques Públicos	80
Figura N° 17	Percepciones Factores de la ERO RM 2035	40	Figura N° 48	Rebolado Comunal	84
Figura N° 18	Síntesis de las Causas Estructurales del Degrado de la ERO RM 2035	42	Figura N° 49	Estructura Verde Comunal de Las Condes	84
Figura N° 19	Ámbitos de Acción según Lineamiento Estratégico de la ERO RM 2035	43	Figura N° 50	Red de Infraestructura Verde Externo	89
Figura N° 20	Lineamiento 3. Espacios Públicos para Tránsito y Tránsito de la ERO RM 2035	43	Figura N° 51	Peajes Peatonales en Sector El Golf	90
Figura N° 21	Lineamiento 4. Movilidad Regional y Metropolitana Sostenible de la ERO RM 2035	44	Figura N° 52	Peajes Externos	91
Figura N° 22	Lineamiento 5. Medio Ambiente y Territorio Residente de la ERO RM 2035	44	Figura N° 53	Mapa de Isla de calor Urbana de Santiago de Chile - Verano	94
Figura N° 23	Esquemas de Desarrollo en Densificación de Corredores Urbanos y Áreas Intermedias Protegidas en Baja Altura	50	Figura N° 54	Mapa de Isla de calor Urbana de Santiago de Chile - Invierno	94
Figura N° 24	Estrategias de Localización de Equipamiento en el PRLC	50	Figura N° 55	Imagen Demográfica de un Corredor Peatonal	95
Figura N° 25	Proyectos TransAcción Asociados al PRLC	52-53	Figura N° 56	Actividades en el Espacio Público: Fútbol, Cine en la Plaza y Huerto Comunitario	97
Figura N° 26	Imágenes Estación Parque Araucario	56	Figura N° 57	Tabla y Gráfico Robos Denunciados en Las Condes (enero a mayo)	99
Figura N° 27	AVQ. Proyecto de Paisajismo y Espacio Público - Tramo Agrupando / Resato Sánchez	57	Figura N° 58	Tabla y Gráfico Robos Denunciados en Las Condes según Tipología (enero a mayo)	99
Figura N° 28	AVQ. Proyecto de Paisajismo y Espacio Público - Tramo Resato Sánchez / Alhacón	57	Figura N° 59	Tabla y Gráfico Incidencias Denunciadas en Las Condes (enero a mayo)	100
Figura N° 29	AVQ. Proyecto de Paisajismo y Espacio Público - Propuesta de Zonas con Jergas y Jardines en los Tramos de la Comuna de Las Condes	57	Figura N° 60	Tabla y Gráfico Incidencias Denunciadas en Las Condes según Tipología (enero a mayo)	100
Figura N° 30	Estación Intermodal Estación Militar: Imagen Referencial de Acceso a Andinos	58	Figura N° 61	Robos Totales en el Espacio Público 2019	101
Figura N° 31	Estación Intermodal Estación Militar: Imagen Referencial de Circulaciones Verticales	58	Figura N° 62	Robos a Transurantes con Intimidación y Violencia 2019, 2021, 2022 y al 31 de Mayo de 2024	101
			Figura N° 63	Robos de Vehículos en el Espacio Público 2019, 2021, 2022 y al 31 de Mayo de 2024	101
			Figura N° 64	Robos de Bicicletas en el Espacio Público	103
			Figura N° 65	Consumo de Cannabis y/o Alcohol en la Vía Pública 2019, 2021, 2022 y al 31 de Mayo de 2024	103
			Figura N° 66	Disordenes 2019, 2021, 2022 y al 31 de Mayo de 2024	104
			Figura N° 67	Conos en Vía Pública 2019, 2021, 2022 y al 31 de Mayo de 2024	104

Figura N° 68	Riesgos, Pérdidas, Agresións 2019, 2022, 2023 y al 31 de Mayo de 2024	105	Figura N° 104	Siniestros de Tránsito	144
Figura N° 69	Delitos de Tráfico o Consumo de Drogas	104	Figura N° 105	Origen Pasajeros Metro y RED	146
Figura N° 70	Robos Comunes	104	Figura N° 106	Destino Pasajeros Metro y RED	147
Figura N° 71	Robos con Violencia, Intimidación o Retención de Víctimas	104	Figura N° 107	Área de Estacionamiento Público con Señalamiento	148
Figura N° 72	Robo a Domicilio	106	Figura N° 108	Gujillo Tráfico Presionante Riesgo Mediano	149
Figura N° 73	Dimensión de Vulnerabilidad Social	107	Figura N° 109	Ubicación de los Señores de Ruido en el Territorio Urbano Comunal	150
Figura N° 74	Dimensión de Atención Urbana	107	Figura N° 110	Zonas de Acceso Gratis de Wi-Fi	150
Figura N° 75	Dimensión de Recogida a la Propiedad	108	Figura N° 111	Localización de los Principales Elementos Constructivos del Transporte Público	151
Figura N° 76	Dimensión de Riesgo a las Personas	108	Figura N° 112	Patrimonio Urbano Arquitectónico	156
Figura N° 77	Red Municipal de Climas Enero 2024	109	Figura N° 113	Bancos y Unidades Vecinales	157
Figura N° 78	Índice de Seguridad de Las Condes por Paredes	110	Figura N° 114	Establecimientos Educativos (es Públicas y Universitarias)	159
Figura N° 79	Gujillo de Tránsito de Residuos según Categoría y Tonelaje	111	Figura N° 115	Establecimientos Deportivos	160
Figura N° 80	Tasa y Gujillo Toneladas de Residuos Generados por Habitante de la Comuna (Módulo)	113	Figura N° 116	Establecimientos de Salud Pública - Privada	161
Figura N° 81	Tasa y Gujillo Toneladas de Residuos Reciclables Recolectados en Punto Verde y Puerta a Puerta	114	Figura N° 117	Servicios Públicos	161
Figura N° 82	Toneladas de Residuos Reciclables Totales Recolectados en Punto Verde y Puerta a Puerta	114	Figura N° 118	Densidad de Población	173
Figura N° 83	Número de Edificios por Unidad Vecinal en Programa "Recicla Tu Edificio"	115	Figura N° 119	Estratificación Socioeconómica 2015	174
Figura N° 84	Validez Relativa	120	Figura N° 120	Mapa de Calor de Localización de Adultos Mayores	177
Figura N° 85	Intercambios Relevantes	12	Figura N° 121	Población Migrante	177
Figura N° 86	Infraestructura Cidomindiosa Existente	126	Figura N° 122	Ubicación Personas con Discapacidad	178
Figura N° 87	Nuevas Áreas 30 km/h con Elturbó	129	Tabla N° 1	Límite de Asfalto Comunal por Especie y Nivel Total Comparado 2017 - 2020	85
Figura N° 88	Recorrido 9.6 km, Vía Láctea - Estación Pedro Hernando de Magallanes	132	Tabla N° 2	Caracterización de las Vitrinas	103
Figura N° 89	Recorrido 9.3 km, Parque Los Dominicos - El Remanso	132	Tabla N° 3	Toneladas de Residuos Recolectados en la Comuna de Las Condes con Disposición en Sistema Sanitario	114
Figura N° 90	Recorrido 5.6 km, Santa Zita - Estación Metro Parque Los Dominicos	133	Tabla N° 4	Destino del Material Recolectado en Programa de Reciclar en Las Condes	117
Figura N° 91	Recorrido 10.9 km, Parque Los Dominicos - Avenida Plaza	133	Tabla N° 5	Costo Total del Servicio de Disposición de Residuos	118
Figura N° 92	Recorrido 7.7 km, Parque Los Dominicos - Avenida Bilbao	134	Tabla N° 6	Intercambios Relevantes y Flujos Vehicular en Horario Punta	125 - 128
Figura N° 93	Recorrido 11.8 km, Padre Hurtado - Vegauro	134	Tabla N° 7	Paraderos Taxis Colectivos	143
Figura N° 94	Recorrido 9.3 km, Parque Los Dominicos - El Remanso	135	Tabla N° 8	Paraderos Taxis Básicos	143
Figura N° 95	Recorrido 10.5 km, Parque Los Dominicos - Avenida Plaza	135	Tabla N° 9	Distribución Porcentual de Número de Vehículos por Hogar	144
Figura N° 96	Recorrido 11.5 km, Metro Los Dominicos - Metro Tobalaba	136	Tabla N° 10	Tasa de Motorización Comunal	144
Figura N° 97	Recorrido 7.3 km, Metro Hernando de Magallanes - Calle Alvarado	136	Tabla N° 11	Número de Vehículos en Circulación Motorizados y No Motorizados - 2022	145
Figura N° 98	Recorrido 7.5 km, Metro Hernando de Magallanes - Vial	137	Tabla N° 12	Número de Vehículos en Circulación por Uso, 2022	145
Figura N° 99	Recorrido 7.8 km, Metro Los Dominicos - Estero	137	Tabla N° 13	Siniestros de Tránsito en la Región Metropolitana, Comuna de Las Condes - 2022	146
Figura N° 100	Recorrido 10.5 km, Parque Los Dominicos - Avenida Plaza	138	Tabla N° 14	Identificación de los 57 puntos de Vecinos de la Comuna de Las Condes	165 - 166
Figura N° 101	Cantidad de Pasajeros del Sistema de Buses Municipales 2019 - 2020	138	Tabla N° 15	Distribución de la Población Comunal por Rango de Edad y Unidad Vecinal, 2024	174
Figura N° 102	Servicios de Transporte Público	140	Tabla N° 16	Índice Registro Social de Hogares (RSH) según Unidades Vecinales	174
Figura N° 103	Número de Invidentes Movilidad Sustentable	141	Tabla N° 17	Proporción de Personas con Discapacidad o Dependencia Funcional según Unidades Vecinales	180

## bibliografía

- Alchapar, N., Correa, E. y M. Cantón (2012). Índice de Reflectancia Solar de Revestimientos Verticales: potencial para la mitigación de la isla de calor urbana. *Revista Ambiente Construido*, Vol. 12, N° 3, p. 107 – 123; Asociación Nacional de Tecnología de los Ambientes Construidos; Río de Janeiro.
- Altike, P. (2013). *Movimiento Moderno Olvidado*. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STOQ Editorial, Santiago, Chile.
- ARCADIS (2024). *The Arcadis Sustainable Cities Index 2024*. 2,000 days to achieve a sustainable future. En: *The Arcadis Sustainable Cities Index 2024*.
- Asociación de Investigadores de Mercado (AIM). Descargables en: <https://aimchile.cl/gse-chile/>.
- Biblioteca del Congreso Nacional. Estadísticas Territoriales. Tasa de Natalidad, 2017 y 2020. En: <https://www.bcn.cl/siit/estadisticasterri toriales/resultados-consulta?id=351070>.
- Biblioteca del Congreso Nacional. Reportes Comunales. Comuna de Las Condes 2024. En: [https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas\\_v.html?anno=2024&idcom=13114](https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2024&idcom=13114).
- Biblioteca del Congreso Nacional. Reportes Comunales. Comuna de Las Condes 2023. Indicadores Educativos. En: [https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas\\_v.html?anno=2023&idcom=13114](https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2023&idcom=13114).
- Camagni, Roberto (2005). *Economía Urbana*; Antoni Bosch Editor; Barcelona, España.
- Cámara Chilena de la Construcción e Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile. Índice de Calidad de Vida Urbana 2022, Resumen Ejecutivo. En <https://estudiosurbanos.uc.cl/wpcontent/uploads/2023/05/Informe-Ejecutivo-ICVU2022-1.pdf>.
- Camara Chilena de la Construcción y Universidad Adolfo Ibáñez. Indicador de Bienestar Territorial (IBT) (2012 - 2017) En: <https://bienes territorial.cl/comparar/indicadores/>
- Corporación Ciudades. Atlas de Bienestar Territorial. En: <https://corporacionciudades.cl/atlas-de-bienestar-territorial/>.
- Devoto M., Carolina (2023). Diagnóstico Plataforma Socio Ecológica e Infraestructura Verde. Informe Preliminar Actualización PRC – LC. Municipalidad de Las Condes, Dirección de Asesoría Urbana.
- Diario Oficial de la República de Chile (2021). DS (MINVU) N° 17 Aprueba Política Nacional de Parques Urbanos. N° 42.980.
- Easton, G.; Boroschek, R.; Rebolledo, S.; Inzulza, J.; Ejsmentewicz, D.; Vergara, P. y Giesen, E. (2022). *La Falla San Ramón y la sostenibilidad del piedemonte de Santiago: Recomendaciones para la política pública*. Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo de la Universidad de Chile, Santiago.
- Easton, G.; Inzulza, J.; y Pérez, S. (2020). *Situación del cerro Calán con respecto a la Falla San Ramón y pertinencia de un museo de sitio en Santiago, Chile*. Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas; Santiago, Chile. En: <https://www.parquecerrocalan.cl/wpcontent/uploads/2020/10/Estudio-Falla-de-San-Ramon.pdf>.
- Gehl, J. y L. Gemzoe (1996). *Public Spaces Public Life*. Danish Architectural Press, Copenhagen, Dinamarca.
- Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago (2024). *Estrategia Regional de Desarrollo 2024 – 2035*. Gobierno de Santiago y Pontificia Universidad Católica de Chile. En: [https://www.gobiernosantiago.cl/wpcontent/uploads/2024/07/ERD-RM\\_2035.pdf](https://www.gobiernosantiago.cl/wpcontent/uploads/2024/07/ERD-RM_2035.pdf).
- Gobierno Regional Metropolitano de Santiago y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2014). *Estrategia Regional de Desarrollo, Capital Ciudadana 2012 – 2021*. División de Planificación y Desarrollo, Departamento de Planificación Regional. En: [https://www.gobiernosantiago.cl/wpcontent/uploads/2014/doc/estrategia/Estrategia\\_Regional\\_de\\_Desarrollo\\_Region\\_Metropolitana\\_2012-2021.pdf](https://www.gobiernosantiago.cl/wpcontent/uploads/2014/doc/estrategia/Estrategia_Regional_de_Desarrollo_Region_Metropolitana_2012-2021.pdf).
- Larraín, Carlos J. (1952). *Las Condes*. Editorial Nascimento. Santiago, Chile. En: Biblioteca de la Universidad de Chile.
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia, Servicio Nacional de la Discapacidad, Departamento de Evaluación y Estudios (2023). *III Estudio Nacional de la Discapacidad en Chile*.
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (2023). *Diagnóstico de Siniestros de Tránsito en la Región Metropolitana. Año 2022*. Disponible en: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2023/06/Metropolitana-20221.pdf>.
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2013). *Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025*. Santiago, Chile: Ograma Impresiones. Disponible en: [https://www.mtt.gob.cl/wpcontent/uploads/2014/02/plan\\_maestro\\_2025\\_2.pdf](https://www.mtt.gob.cl/wpcontent/uploads/2014/02/plan_maestro_2025_2.pdf)
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2021). *Política Nacional de Parques Urbano. Más y mejores parques para Chile*. Santiago, Chile: Ograma Impresores. Disponible en: <https://www.minvu.gob.cl/wp-content/uploads/2020/05/Libro-de-la-Poli%CC%81tica-Nacional-de-Parques-Urbanos.pdf>.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, División de Desarrollo Urbano (2020). *Circular Ord. N° 324; Aplicación Título V de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, introducido por la Ley N° 20.958*. En: <https://www.minvu.gob.cl/wpcontent/uploads/2019/06/DDU439.pdf>.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y Geociudad Consultores (2018). *Guía para la Elaboración de Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIEP)*. Disponible en: <https://cndu.gob.cl/wp-content/uploads/Guia%20PNUD%20Ajustada.pdf>.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2017). *Manual de elementos urbanos sustentables. Tomo I: Sustentabilidad en el espacio público y recomendaciones para Chile*. Santiago, Chile: Grupo Donnebaum. Disponible en: <https://csustentable.minvu.gob.cl/wp-content/uploads/2018/03/MANUAL-DE-ELEMENTOS-URBANOS-SUSTENTABLES-TOMO-I.pdf>.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2015). *Espacios Públicos Urbanos. Vialidad Ciclo-inclusiva. Recomendaciones de diseño*. Santiago, Chile: Editora e Imprenta Maval Ltda. Disponible en: [https://www.minvu.cl/wp-content/uploads/150506%20MANUAL%20FINAL\\_red.pdf](https://www.minvu.cl/wp-content/uploads/150506%20MANUAL%20FINAL_red.pdf).

Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2014). *Política Nacional de Desarrollo Urbano. Volumen 4*. En: [https://cndt.cl/wp-content/uploads/2024/03/Política\\_Nacional\\_-\\_de\\_Developmento\\_-\\_Urbano-1.pdf](https://cndt.cl/wp-content/uploads/2024/03/Política_Nacional_-_de_Developmento_-_Urbano-1.pdf).

Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Secretaría Regional Ministerial Metropolitana (2011). *Estudio "Riesgo y Modificación PRMS Falla San Ramón" (Informe ID N°640-27-LPI0)*. Territorio y Ciudad Consultores.

MOVE Mobility (2019). *Smart Moving Las Condes*. División Smart Moving Cities. Holanda. [<https://movemobility.nl>].

Municipalidad de Las Condes, Dirección de Asesoría Urbana (2023). *Proyecto de Actualización del Plan Regulador Comunal, Etapa de Elaboración de Imagen Objetivo y Alternativas de Estructuración. Documento Preliminar de Trabajo*.

Municipalidad de Las Condes, Secretaría Comunal de Planificación (2021). *Plan de Desarrollo Comunal 2022 – 2025*. En: [https://archivos.lascondes.cl/descargas/transparencia/plan\\_desarrollo\\_comunal/Plan-de-Desarrollo-Comunal-2022-2025-lasCondes.pdf](https://archivos.lascondes.cl/descargas/transparencia/plan_desarrollo_comunal/Plan-de-Desarrollo-Comunal-2022-2025-lasCondes.pdf).

Municipalidad de Las Condes, Dirección de Desarrollo Comunitario, Departamento de Planificación Social y Estudios (2019). *Diagnóstico Social Comunal*.

Municipalidad de Las Condes, Departamento de Asesoría Urbana. *Memoria Explicativa Modificación N° 2 al Plan Regulador Comunal Las Condes, diciembre 2003*.

Organización de las Naciones Unidas, Secretaría Hábitat III (2017). *Nueva Agenda Urbana*. En: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>.

Organización de las Naciones Unidas, Asamblea General (2016). *Resolución 71/256. Nueva Agenda Urbana*. En: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n16/466/60/pdf/n1646660.pdf#:~:text=La%20Nueva%20Agenda%20Urbana%20reconoce,activa%20y%20sin%20singular%20en%20las>.

Organización de las Naciones Unidas, Asamblea General (2015). *Resolución 70/1. Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. En: <https://digitallibrary.un.org/record/3923923?ln=en&v=pdf#record-files-collapse-header>.

ONU-Hábitat (2020). *La Nueva Agenda Urbana Ilustrada*. Edición en español: Centro Urbano Roxana Fabris; Horacio Urbano. En: <https://onu-habitat.org/images/Publicaciones/Nueva-Agenda-Urbana-Illustrada.pdf>.

Pérez de Arce A., M. (2014). *Mario Pérez de Arce Lavín (1917 – 2010): Arquitectura, Docencia y Sentido Común*. En: *Revista AOA N° 26, Arquitectura Chilena*, Agosto; Publicación de la Asociación de Oficinas de Arquitectura – Chile.

NACTO y Global Designing Cities Initiative (2020). *Guía global de diseño de calles (Secretaría de Movilidad del Distrito Capital, Trad.)*. Bogotá, Colombia: Lemoire Editores. (Obra original publicada en 2016).

Quintero, L y Quintero, J. (2019). *Infraestructuras verdes vivas: características tipológicas, beneficios e implementación. Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 12 (23). Disponible en: <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/25909>.

Ringeling P., Eugenio (1985). *Las Condes: un lugar en la historia*. Corporación Cultural de Las Condes (editora); Santiago de Chile.

Rueda, Salvador (2022). *Carta para la Planificación Ecosistémica de Ciudades y Metrópolis*. Icaria Editorial, Colección Ecología Urbana.

Sarricolea, Pablo. (2012). *La isla de calor urbana de superficie y sus factores condicionantes. El caso del área metropolitana de Santiago de Chile [Tesis de Doctorado. Departamento de Geografía Física y Análisis de la Universidad de Barcelona]*. En: <https://www.tdx.cat/handle/10803/86936#page=15>.

SECTRA y Observatorio Social Universidad Alberto Hurtado. *Actualización y recolección de información del sistema de transporte urbano, IX Etapa: Encuesta Origen Destino Santiago 2012. Encuesta origen destino de viajes 2012 (Documento Difusión)*. Disponible en: <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1.asp?mf=3253>.

Stephens, R. (1999). *Espacio Urbano, Delito y Prevención*. Ponencia al Congreso Ciudades de Madrid, documento basado en exposición del CPTED a la Fundación Paz Ciudadana (Chile). En: <https://www.madrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/TemaEmergencias/PonenciasCongresoCiudades/Ficheros/Parte2.3.pdf>.

Trivelli O., Pablo (2024). *Mercado de Suelo Urbano Área Metropolitana de Santiago, Primer Trimestre 2024, Boletín N° 167*. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. En: <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2024/05/DOC-Trivelli-167-2.pdf>.

Villanueva-Solis, J., Ranfla, A. y Quintanilla-Montoya, A. (2013). *Isla de Calor Urbana: Modelación Dinámica y Evaluación de medidas de Mitigación en Ciudades de Clima árido Extremo*. *Información Tecnológica*, 24 (1). Disponible en: <https://www.scielo.cl/pdf/infotec/v24n1/art03.pdf>.





# PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

VOLUMEN II – IMAGEN OBJETIVO



I. MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES  
2024 - 2028

ALCALDESA  
SRA. CATALINA SAN MARTIN CAVADA

HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL  
SRA. CATALINA UGARTE MILLAN  
SR. LUIS HADAÑO ACEVEDO  
SR. MANUEL MELERO ABARCA  
SRA. FRANCESCA GORRINI TESSER  
SRA. PAMELA HODAR ALBA  
SR. RICHARD KOUYOUMDJIAN INGLIS  
SR. CRISTOBAL DE LA MAZA LOPEZ  
SR. LEONARDO PRAT FERNANDEZ  
SR. GUILLERMO URETA LARRAIN  
SRA. NAYATI MAHMOUD CONTRERAS

SECRETARIO MUNICIPAL  
SR. JORGE VERGARA GOMEZ  
ADMINISTRADORA MUNICIPAL  
SRA. NAJEL KLEIN MOYA  
SECRETARIA COMUNAL DE PLANIFICACION  
SRA. MARIA GARCES MARQUES

DIRECCIÓN DE ASESORIA URBANA  
SR. PABLO DE LA LLERA MARTIN DIRECTOR

EQUIPO PROFESIONAL  
Pablo De La Llera Martin  
Isabel Pedraza Guerrero  
Luis Guierrez Basic  
Mara Torres Jofre  
Rocio Arancibia Cerda  
Mijal Melnick Hadjes  
Matias Mella Zunta  
Pablo Amonategui Del Rio  
Carina Jofre Alcaino  
Benjamin Poblete Venegas

I. MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES  
2024 - 2028

ALCALDESA  
SRA. DIANELA PEDRALZA FRANCO

HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL  
SR. JAVIER DITTECHEN CONZUELO  
SRA. ESCOBAR ALCALOF EDARRA  
SR. PATRICIO BARRERA TOCOPILLA  
SRA. CATALINA SAN MARTIN CAVADA  
SR. LUIS HADAÑO ACEVEDO  
SRA. JAVIERA KRETSCHMER BUCKLE  
SRA. CATALINA UGARTE MILLAN  
SRA. MARIE CLAUDE MAYORAL GOYENECHE  
SR. LEONARDO PRAT FERNANDEZ  
SR. VICTOR SALINAS MOYOS

SECRETARIO MUNICIPAL  
SR. JORGE VERGARA GOMEZ  
ADMINISTRADORA MUNICIPAL  
SRA. NAJEL KLEIN MOYA  
SECRETARIA COMUNAL DE PLANIFICACION  
SRA. MARIA GARCES MARQUES

Marzo 2025

Av. Alameda Comayá (Medio) N° 2123, Pw. 2°  
7530000, Las Condes - Santiago - Chile

Este Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (FIIMEP) fue elaborado con la colaboración de todas las Direcciones Municipales en una Mesa de Trabajo liderada por la Dirección de Asesoría Urbana, dando origen a su versión original de octubre de 2021 y su actualización de septiembre de 2024. Esta versión de marzo de 2025 se elabora para dar inicio al proceso de participación ciudadana.



LAS CONDES  
MUNICIPALIDAD | Dirección de  
Asesoría Urbana

urbana@lascondes.cl  
www.lascondes.cl

## ● Índice

siglas y acrónimos 3

### 03\_ VISIÓN PARA EL PIIMEP 5

I.- Paisaje Natural Precordillerano	9
II.- Infraestructura Verde Sustentable	13
III.- Red de Movilidad Integrada	19
IV.- Espacios Públicos Inclusivos	31
V.- Identidad y Memoria	37

### 04\_ IMAGEN OBJETIVO 41

04A. Propuesta General	41
04B. Criterios de Selección de Proyectos	44
04C. Propuesta PIIMEP Las Condes	45
04D. Alternativas de Desarrollo	58
I.- Paisaje Natural Precordillerano	58
II.- Infraestructura Verde Sustentable	64
III.- Red de Movilidad Integrada	70
IV.- Espacios Públicos Inclusivos	86
V.- Identidad y Memoria	101

índice de figuras 111

bibliografía 113



## siglas y acrónimos

AIM	Asociación de Investigadores de Mercados	MINVU	Ministerio de Vivienda y Urbanismo
BCN	Biblioteca del Congreso Nacional	MMA	Ministerio del Medio Ambiente
BID	Banco Interamericano de Desarrollo	MOP	Ministerio de Obras Públicas
CCVC	Cámara Chilena de la Construcción	MTT	Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones
CESPAM	Centro de Salud Familiar	NAU	Nueva Agenda Urbana
CGR	Contraloría General de la República	OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE en inglés)
CNDU	Consejo Nacional de Desarrollo Urbano	ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
CNDT	Consejo Nacional de Desarrollo Territorial	OGUC	Oficina General de Urbanismos y Construcciones
CONASET	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito	ONU – Hábitat	Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos
CORFO	Corporación de Fomento de la Producción	PRIMEP	Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público
COSAM	Centro Comunitario de Salud Mental Familiar	PLADECO	Plan de Desarrollo Comunal
COSOC	Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil	PMA	Presupuesto Municipal Anual
DAU	Dirección de Asesoría Urbana	PNDU	Política Nacional de Desarrollo Urbano
DDU	Dirección de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo	PNOT	Política Nacional de Ordenamiento Territorial
DECOM	Dirección de Desarrollo Comunitario	PNU	Política Nacional de Parques Urbanos
DFL	Decreto con Fuerza de Ley	PNUD	Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo
DO	Diario Oficial de la República de Chile	PNUMA	Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente
DOM	Dirección de Obras Municipales	PRC	Plan Regulador Comunal
DS	Decreto Supremo	PRCLC	Plan Regulador Comunal de Las Comas
EISTU	Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano	PRIS	Plan Regulador Intercomunal de Santiago
ERD	Estrategia Regional de Desarrollo	PRMS	Plan Regulador Metropolitano de Santiago
ERD RM	Estrategia Regional de Desarrollo Región Metropolitana de Santiago	PNOT	Plan Regional de Ordenamiento Territorial
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación	PRRD	Plan Comunal para la Reducción de Riesgo de Desastres
GORE	Gobierno Regional Metropolitano de Santiago	SAPI	Servicio de Atención Primaria de Urgencia
IBT	Índice de Bienestar Territorial	SECPA	Secretaría Comunal de Planificación
ICVU	Índice de Calidad de Vida Urbana	SCIM	Sistema de Evaluación de Impactos de Movilidad
IEUT	Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales Pontificia Universidad Católica de Chile	SENADIS	Servicio Nacional de la Discapacidad
INEC	Instituto Nacional de Estadísticas	SEREMI – MINVU	Secretaría Regional Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
INT	Instrumento de Planificación Territorial	SEDIU	Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano
LGUC	Ley General de Urbanismo y Construcciones		
LQCM	Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades		
MIDESO	Ministerio de Desarrollo Social y Familia		



El diagnóstico comunal permite arribar a un conjunto de conclusiones, las que posibilitan exponer en este Volumen los lineamientos que definen la visión comunal y su expresión en la imagen objetivo a alcanzar en los años venideros en la comuna de Las Condes. Considerando que el PIIMEP por expresa voluntad de los legisladores debe orientarse a la infraestructura de movilidad y al espacio público, la visión comunal respecto de estos tópicos necesariamente debe considerar los mecanismos que permitan avanzar hacia un desarrollo urbano integral, por lo cual, la cartera de proyectos de inversión que complementa la visión e imagen objetivo presenta acciones de corto, mediano y largo plazo, para avanzar en calidad de vida en la medida que existan los recursos para ello.

Sin perjuicio de lo anterior, es conveniente recordar la misión y visión que propone el PLADECO:

*Misión: La Municipalidad de Las Condes busca entregar a sus vecinos las oportunidades y garantías de vivir en una comuna siempre atenta a sus necesidades, realizando proyectos que permitan un mejor desarrollo de la calidad de vida y el territorio, así como en las diversas áreas del quehacer comunal.*

*Visión: Promover a través de una gestión sostenible, vanguardista, transparente y eficiente el bienestar integral de los vecinos y funcionarios de la municipalidad de Las Condes a partir de un acceso justo a oportunidades y derechos.<sup>1</sup>*

La misión y visión expuesta precedentemente se construyó considerando las orientaciones estratégicas que guiarían los criterios de intervención de los proyectos, obras y medidas que lo integran, que como se indicara hizo suya la versión original de este Plan, en tres grandes rubros:

#### **I. Sistema de Áreas Verdes y Patrimonio Verde**

*El propósito que guía las operaciones agrupadas en este punto es integrar las áreas verdes comunales (parques, avenidas parques, plazas, etc.) y el territorio precordillerano (quebradas, cerros isla y cordillera) en un mismo sistema verde, valorando como se ha señalado, la situación geográfica y paisajística privilegiada que presenta esta comuna.*

#### **II. Transporte y Movilidad**

*En las calles de Las Condes el uso prioritario de movilidad es el de los automóviles. El desafío actual se enfoca en revertir esa*

*situación, con el fin de generar una red de movilidad sostenible en la comuna, que integre en un mismo sistema a los distintos modos de transporte motorizados como el automóvil y el sistema de transporte público, con los no motorizados como el peatón y la bicicleta.*

*Ello conlleva bajar las velocidades en vías principales y calles secundarias de los automóviles para generar zonas compartidas y 30 km/h. Esto trae grandes beneficios para la comunidad, como la disminución de emisiones de gases contaminantes, emisiones de ruido y una reducción de tiempos de viaje y sus costos.*

#### **III. Barrios y Espacio Público**

*Uno de los anhelos de las propuestas para el PIIMEP Las Condes es diseñar espacios públicos que den prioridad a las personas, vitales, atractivos, acogedores, que generen identidad y con modos de transporte más sostenibles y, al mismo tiempo, planificar los barrios pensando en potenciar sus características morfológicas y ambientales acogiendo la diversidad de sus habitantes y otorgando con equidad oportunidades para todos.<sup>2</sup>*

En consecuencia, este plan de inversiones ofrece la posibilidad de imaginar un propósito para el futuro desarrollo urbano de Las Condes y compatibilizarlo con aquel presente en el instrumento de planificación urbana comunal. La actualización de la presente imagen objetivo, bajo los criterios de la administración, implica cruzar la variable del desarrollo urbanístico comunal con los principios de sostenibilidad aplicados en el ámbito de la ciudad y el desarrollo territorial, fundamentados en la Estrategia Espejo elaborada por la Municipalidad.<sup>3</sup>

En esa línea el PIIMEP, concordado con instancias internas del municipio y que debe someterse a exposición con la comunidad, ofrece una oportunidad única para que esta imagen objetivo del desarrollo urbanístico —a lo menos— para

Municipalidad de Las Condes. Secretaría Comunal de Planificación (2021). Plan de Desarrollo Comunal 2022 - 2025. [https://www.lascondes.cl/dec/area-gub/espacio-publico/plan-desarrollo\\_comunal/Plan-de-Desarrollo-Comunal-2022-2025-Las-Condes.pdf](https://www.lascondes.cl/dec/area-gub/espacio-publico/plan-desarrollo_comunal/Plan-de-Desarrollo-Comunal-2022-2025-Las-Condes.pdf) p. 57  
Ibid. pp. 14 - 15  
Ibid. pp. 8 - 9

los próximos 10 años, sea co-construida, transversal, oportuna, inspiradora, pertinente y de largo plazo. Todas estas características de la estrategia que persigue implementar el municipio, al poner a las personas al centro de toda la actividad municipal, propendiendo a su bienestar a través de una institucionalidad integradora, moderna y sostenible.

Si bien la realidad actual de la comuna, en comparación con la realidad de otras que integran la metrópolis, puede ser considerada –en general– satisfactoria, ésta debe evolucionar hacia futuras fases autoimpuestas, para actuar con mayor eficiencia en el uso de la energía, reducir los volúmenes de emisiones y desechos, aumentar y recuperar las superficies naturales y reducir el área de pavimentos impermeables. Todo lo anterior, con la finalidad de avanzar progresivamente en calidad de vida bajo una óptica sostenible, manteniendo los niveles de inversión en su casco urbano. Se trata de construir un territorio más sostenible para todos y todas, buscando el bien común de la comunidad, tanto en aquellos de carácter material como inmaterial, y en relación sistémica e integradora con la ciudad y su paisaje natural.

Consecuentemente con el planteamiento que organiza la planificación territorial contenida en el PRCLC, esta actualización de la imagen objetivo debe reforzar el rol comunal que le fuera encomendado en la planificación de escala metropolitana, sin generar efectos indeseados a quienes habitan, trabajan, estudian o se sirven de los bienes y servicios que ésta ofrece a la intercomuna oriente y, también a toda la ciudad e incluso, en ciertas actividades a otras regiones del país, bajo nuevos estándares y requisitos producto de la realidad ambiental que enfrentamos. La actualización de la imagen objetivo en el área urbana persigue que el desarrollo de la ciudad propicie de manera paralela un mejoramiento del confort ambiental de la comuna, y que esta atracción se extienda a todas las actividades que en ella se realizan: comerciales y de servicios, recreativas, sociales, culturales, educativas, deportivas y turísticas, entre otras.

Al mismo tiempo, y en línea con el objetivo del PRCLC de resguardar parte importante del territorio comunal, protegiendo la diversidad de barrios en baja altura, la imagen objetivo también recoge ese mosaico de formas de vivir en Las Condes. Lo anterior con el objetivo de estimularlas, fortaleciendo sus identidades y articulándolas en recorridos que pongan en relieve sus valores urbanísticos y patrimoniales, especialmente en barrios que contienen edificios o sectores singulares del desarrollo comunal.

Es preciso tener presente que las fortalezas detectadas permiten aprovechar oportunidades y hacer frente a las amenazas existentes, de tal modo nacen las potencialidades y los riesgos comunales; sin embargo, muchas veces las debilidades existentes transforman las oportunidades en desafíos y, por su parte, las amenazas, en limitaciones. Por lo tanto, en este Plan, a los proyectos, programas y/o acciones, les subyace materializar las potencialidades presentes, transformar los desafíos en realidades, disminuir y/o minimizar los riesgos y, finalmente, vencer las limitaciones.

De este modo, los lineamientos para alcanzar la imagen objetivo deseada, se estructuran en la medida que la comuna de Las Condes sea:

1. **Integrada** a su paisaje, con protección de su patrimonio natural; (+ natural)
2. **Verde**, que reduzca su huella de carbono y cuide sus recursos naturales; (+ sostenible)
3. **Enlazada**, por medio de una red inteligente de movilidad; (+ conectada)
4. **Dinámica e Inclusiva**, con espacios públicos que convoquen a todos sus habitantes; (+ vital)
5. **Historia**, a través de sus barrios que dan cuenta de su identidad y memoria; (+ patrimonial)

Con acuerdo a lo expresado, resulta necesario entablar una relación simbiótica y de protección con el medioambiente natural, conveniente como área de amortiguación y de contacto entre la ciudad y la precordillera, y como centro para actividades recreativas, deportivas, educativas, científicas y culturales, que valoren la singular y privilegiada situación geográfica comunal.

Constituir una red de infraestructura verde que genere conexiones físicas entre las grandes áreas verdes de la comuna, tales como Parques Naturales, Parques Públicos y Privados, Parques Quebradas, Cerros Isla y Avenidas Parques, contribuyendo en conjunto a la protección de la biodiversidad, al control de temperatura y humedad, al mejoramiento de la calidad del aire y a la regulación hídrica.

Establecer una movilidad inteligente, estructurada a partir de la integración y enlace de distintos modos de transporte, privilegiando el transporte público, en nodos focales, asociados a los corredores y líneas de transporte masivo, con el fin de privilegiar el uso de modos de transporte sostenibles o no motorizados en las zonas contiguas a dichos corredores.

Disminuir la velocidad de circulación vehicular a 30 km/h en zonas interiores, lo que fortalecerá la valiosa estructura comunal de barrios y comunidades, y habilitará zonas compartidas para compatibilizar el desplazamiento de los automóviles y modos eléctricos y no motorizados con la vida vecinal. Esto aporta a la convivencia y seguridad vial, baja los niveles de ruido y contaminación, e impulsa un nuevo estándar de espacio público arbolado, seguro y vital debido a las actividades de los vecinos al aire libre.

Configurar un espacio público confortable, con una malla de movilidad no motorizada centrada en el peatón y en la utilidad de bandejonas y superficies verdes en aceras, que a través de la plantación de especies vegetales de bajo consumo hídrico y nuevas especies arbóreas puedan contribuir a un mayor confort ambiental de temperatura, humedad y sombra en los recorridos.

Generar espacios que convoquen a toda la ciudadanía, que sean seguros, diversificados y que cumplan con estándares de accesibilidad universal. Y, por otro lado, preparar la ciudad para los ciudadanos, incluyendo en el espacio público una tecnología que permita operar y mantener el stock físico de la comuna en óptimas condiciones.

Permitir que el espacio urbano que recibe a las personas sea lo suficientemente evocador y atractivo para que se identifiquen con él, como comunidad unida a un territorio, un pasado y una memoria, comprometiéndose en la tarea de su cuidado, y donde mejorar la seguridad y vigilancia social sea una tarea compartida. Además, proteger las múltiples obras patrimoniales, artísticas y culturales que se emplazan en el territorio comunal, aportando con el diseño urbano a su recuperación, valorización y cuidado.

Cabe mencionar que la Imagen Objetivo es una representación conceptual y/o visual del estado futuro deseado para un territorio. Se constituye como una herramienta en la planificación urbana que permite orientar el desarrollo de la comuna, sirviendo como punto de referencia para la toma de decisiones y la formulación de políticas públicas que permitan su materialización. La Imagen Objetivo se construye a partir del análisis de las debilidades del territorio, con el propósito de revertirlas, y de la identificación de sus oportunidades, con el fin de potenciarlas. En el presente PIIMEP, la situación de base sobre la cual se construye la Imagen Objetivo para Las Condes se detalló en el Volumen 1.

El PIIMEP debe formularse en consonancia con el Plan Regulador Comunal (PRC) y los demás instrumentos de

planificación y gestión comunal establecidos en la Ley Orgánica de Municipalidades: Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO), Presupuesto Municipal Anual (PMA), Política de Recursos Humanos (PRH) y, Plan Comunal de Seguridad Pública (PCSG); además, teniendo en consideración otros planes, tales como el Plan Comunal para la Reducción de Riesgo de Desastres (PRRD) y el Plan de Acción Comunal de Cambio Climático. Todos estos instrumentos tienen diferentes períodos de vigencia: el PRC y el PIIMEP deben actualizarse cada 10 años, sin perjuicio de ello, este último debe actualizarse cada vez que se modifique el PRC; por su parte, el PLADECO tiene una vigencia de 4 años y, el PMA, anualmente. En consecuencia, la gestión y administración municipal se basa en un planeamiento de largo plazo, por las características que presenta el instrumento de planificación territorial, fundado en la imagen objetivo que se busca alcanzar en un periodo de –al menos– 20 o más años, y otros instrumentos de mediano y corto plazo.

En Las Condes, el Plan Regulador Comunal (PRCLC), vigente desde 1995, ya incorporaba mecanismos que se anticipaban a las actuales disposiciones normativas en materia de aportes al espacio público. Su Ordenanza Local define la obligatoriedad para que los proyectos inmobiliarios de densificación materialicen las obras de infraestructura urbana señaladas en el artículo 39, otorgando factibilidad técnica al propio proceso de densificación. Como resultado, este mecanismo de participación responsable de los proyectos inmobiliarios de densificación, que aseguran o mejoran el estándar urbanístico de las zonas donde se emplazan, no constituye un concepto nuevo y ajeno al quehacer de la planificación urbanística comunal. De hecho, su implementación en Las Condes antecede en casi 25 años a lo recientemente normado por la Ley N° 20.958 a nivel nacional.

El soterramiento de redes, las mejoras en infraestructura vial y la adecuación del espacio público han sido posibles gracias al aporte del sector privado durante los procesos de densificación en la comuna. No obstante, los preceptos actuales contenidos en la LGUC obligan a la Municipalidad de Las Condes, en el corto plazo, a adecuar los mecanismos contemplados en la Ordenanza del PRCLC y a preparar una actualización del instrumento.

La suficiencia del aporte privado establecido en la nueva ley, en relación con la gestión colaborativa público-privada descrita previamente y basada en las disposiciones del PRCLC, deberá ser evaluada. Aún no es posible determinar si las municipalidades podrán financiar mejoras en la vialidad metropolitana de la comuna con cargo al porcentaje de recursos que se ha de traspasar al PIIMEP Intercomunal, si dicha vialidad se encuentra en la cartera de proyectos del Plan Intercomunal, o si las afectaciones a utilidad pública existentes en el PRCLC serán consideradas parte del aporte, entre otras materias. Además, existe el riesgo de que la ley homogeneice los estándares urbanos sin reconocer las diferencias preexistentes en los territorios. Si bien esto podría corregir diferencias e inequidades entre comunas, también podría significar un ajuste a un promedio nacional que reduzca los aportes privados destinados a mantener la infraestructura existente. Esto, a su vez, podría aumentar la carga financiera municipal para sostener el estándar de urbanización actual.

Las Condes presenta altos índices de calidad de vida urbana y bienestar territorial, y el objetivo es extender estos beneficios a toda la comuna, reduciendo las desigualdades internas. No obstante, el impacto del nuevo mecanismo de aportes es incierto y dependerá de su implementación en el tiempo. Este proceso demandará una inversión cuantiosa, en la que hasta ahora la inversión privada ha desempeñado un rol clave a través de la gestión municipal. Sin embargo, aún no es posible prever cuánto contribuirá a ello este nuevo mecanismo contemplado en la Ley de Aportes.

Sin perjuicio de lo anterior, el PIIMEP incluirá una cartera de proyectos, obras y medidas alineadas con los instrumentos de planificación territorial existentes. Su finalidad será mejorar la conectividad, accesibilidad, movilidad, calidad del espacio público, cohesión social y sustentabilidad urbana, en conformidad con el Artículo 1º de la Ley N° 20.958.

#### Orientaciones Estratégicas

Se han establecido cinco orientaciones estratégicas que agrupan los objetivos principales del PIIMEP. Estas servirán de guía para la materialización de la Imagen Objetivo a través de los criterios de intervención en los proyectos, obras y medidas que conformarán la Cartera Priorizada del Plan.





## I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO

9

Queremos recuperar la relación de la ciudad con su paisaje natural precordillerano. Las Condes tiene una condición geográfica privilegiada, caracterizada por la presencia de significativos elementos naturales como cerros isla, quebradas, vertientes y canales, además de que en su límite urbano se ubica el Parque Natural San Carlos de Apoquindo y el Parque Aguas de Ramón, representativos de la precordillera central de Chile. Sin embargo, este patrimonio natural no ha sido suficientemente valorado por la forma y desarrollo urbano de la comuna, y hoy corre el riesgo de extinguirse por abandono, la subdivisión del suelo en la condición de predio rústicos o por la acción inmobiliaria, que buscan emplazar proyectos de equipamiento en estos paisajes naturales.

El propósito es reconectar a la comuna con sus ecosistemas, promoviendo la recuperación ambiental, la puesta en valor y protección de estos elementos naturales y sus singularidades paisajísticas. Con este fin, se busca generar nuevos parques naturales urbanos en Las Condes, los cuáles deben consolidarse con la menor cantidad de intervenciones posibles para recuperar estos territorios, proteger la naturaleza y resguardar su biodiversidad.<sup>4</sup> Los programas propuestos se relacionan con el disfrute de la naturaleza, asociado a actividades educativas, recreativas, deportivas, culturales y turísticas, en sintonía y respeto con el medioambiente.

Por otro lado, la reforestación progresiva de los cerros isla y quebradas permite recuperar con vegetación endémica y nativa del territorio precordillerano, fortaleciendo su biodiversidad. A su vez, esta vegetación, que se adapta de forma óptima a las condiciones climáticas locales, permite controlar la erosión y el riesgo de inundaciones y aluviones por aumento de aguas lluvia en cotas superiores a las habituales en el contrafuerte andino, protegiendo al territorio urbano de posibles desastres naturales.

Siguiendo esta línea, una de las propuestas es la generación de parques naturales públicos en el Cerro Isla Calán y en el Cerro Isla Apoquindo, asociados a una iniciativa privada en

el Cerro Los Piques por parte de la Fundación Cultural Las Condes.<sup>5</sup> Todas las cuales aumentan la accesibilidad a nuevos espacios públicos y privados hoy erosionados y con baja cobertura vegetal, recuperándolos como espacios verdes de calidad dentro de la comuna, y protegiendo y poniendo en valor su patrimonio natural y cultural, al estar en algunos de los casos asociados a inmuebles patrimoniales.

Insertas también en la trama urbana se emplazan quebradas, destinadas a conformar los Parques Quebradas: Quinchamalí, Cañitas, San Francisco, El Romeral, Grande, Los Codos Norte y Sur, Los Almendros, San Ramón, que conectan el contrafuerte cordillerano con la ciudad y constituyen corredores de biodiversidad. No obstante, actualmente se encuentran deterioradas, con obras de mitigación parcialmente ejecutadas, y con usos informales ligados al senderismo y deporte de montaña que ponen en riesgo sus ecosistemas y la seguridad de sus usuarios. Esto debido a que no cuentan con una infraestructura adecuada que limite dichas actividades, protegiendo al resto del entorno natural.

Resulta en este sentido de particular preocupación el proyecto del Ministerio de Obras Públicas para la Quebrada San Ramón, que propone la construcción de siete piscinas retenedoras de posibles flujos aluvionales de la alta cordillera. Si bien este factor de riesgo no puede desconocerse, más en la situación climática actual, el diseño de estas debe compatibilizarse en términos paisajísticos y ambientales con su inserción en un área urbana, utilizando terrenos de un Parque Quebrada y en el acceso al Parque Natural Aguas de Ramón.

Actualmente existe una presión creciente de la comunidad para acceder a la realización de actividades recreativas y deportivas

en el contrafuerte cordillerano de la comuna. Debido a esto, con el fin de organizar y formalizar los accesos y senderos a la montaña, se propone fortalecer y hacer realidad el proyecto Paseo y Parque Pie Andino que se asoció en un inicio al Canal Interceptor Oriente. Así, un mismo corredor norte – sur integra las nueve quebradas ubicadas en la comuna, las cuales tendrán la función de servir como umbrales de acceso consolidados a la precordillera.

Todas las quebradas tienen el potencial de transformarse en parques naturales públicos, algunas hoy ya cuentan con pequeñas porciones habilitadas como parque. Una acción continua y guiada permitirá el traslado del paisaje y la biodiversidad precordillerana al interior del tejido urbano. Se trata de intervenciones menores que permitan la conservación, protección y manejo sustentable de estas áreas ecológicas.

Además, algunas de las quebradas como Apoquindo, San Ramón y San Francisco se caracterizan por poseer importantes recursos hídricos, los que también forman parte significativa del patrimonio natural de Las Condes y deben ser puestos en valor. A esos recursos se suman una serie de canales, humedales y vertientes en el territorio comunal que es necesario visibilizar y proteger.

Por último, el propósito que guía las operaciones agrupadas en este aspecto es integrar las áreas verdes comunales (parques, avenidas parques, plazas, etc.) y el territorio precordillerano (quebradas, cerros isla y precordillera) en un mismo sistema verde, valorando la situación geográfica y paisajística privilegiada que presenta esta comuna. Todo lo anterior, con el objeto de constituir una plataforma ecológica, tanto para la comuna como para la ciudad.

#### Objetivos Específicos

1. Integrar a la comuna de Las Condes, con el piedemonte y su territorio precordillerano.
2. Consolidar nuevos parques naturales de uso público en sus atractivos geográficos.
3. Recuperar la presencia de recursos hídricos naturales en la comuna.
4. Proteger la biodiversidad de la precordillera central chilena.

### Estrategias, Proyectos y/o Acciones

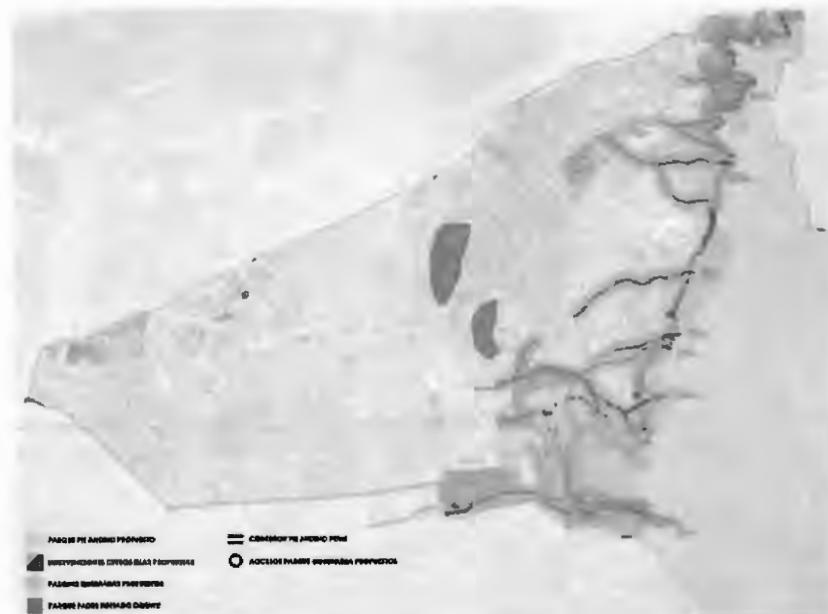
1. Reforestar con especies nativas y endémicas al territorio precordillerano, aportando un pulmón verde de protección de la flora y fauna y de los riesgos de desastres a la ciudad.
2. Construir un catastro de canales, humedales y vertientes, para poner en valor el recurso hídrico e impulsar los mecanismos de protección, teniendo presente su carácter de bien nacional de uso público.
3. Dotar de nuevos parques naturales públicos en los cerros Isla Apoquinda y Calán: Parque Cerro Apoquinda y Parque Observatorio Cerro Calán.
4. Fortalecer el apoyo a las iniciativas privadas de conservación o desarrollo de áreas verdes privadas con acceso público (Cerro Los Piques).
5. Dotar de un parque inundable a la Quebrada San Ramón.
6. Dotar de nuevos parques quebradas a la comuna: Parque Quebrada Los Almendros, Parque Inundable Quebrada San Ramón, Parque Quebrada Codos Norte y Sur, Parque Quebrada San Francisco, Parque Quebrada Grande, Parque Quebrada Quinchamalí y Parque Quebrada Apoquinda.
7. Enlazar el Parque Inundable Quebrada San Ramón con el Parque Intercomunal Padre Hurtado Oriente.
8. Proyecto Parque Pre Andino, articular de los accesos al piedemonte y la precordillera.
9. Proyecto de corredor ecológico con senderos de excursión y serietivos educativa de la flora y fauna nativa.

Figura N° 1  
Imagen Objetivo para el Paisaje Natural Precordillerano



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 2  
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para el Paisaje Natural Precordillerano



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

L- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO: PARQUE Y CORREDOR

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN / SUPERFICIE APROXIMADAS
1-01	Parque y Corredor Pie Andino	Parque y corredor lineal intercomunal, contiguo a la cota 1.000	- Parque lineal intercomunal contiguo a la cota 1.000 - 5 accesos al parque	- 12,16 km longitud - 468.628 m <sup>2</sup>

L- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO: PARQUES

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
1-02	Parque Cerro Apoquindo	Entre Calle Vital Apoquindo / General Blanco / San Vicente Ferrer / Colina del sur
1-03	Parque Cerro Calán	Entre Av. Paul Harris / Camino El Observatorio / Av. Charles Hamilton
1-04	Parque Quebrada Los Almendros	Referencia junto Av. Francisco Bulnes Correa, calle San Ramón y Av. San Carlos de Apoquindo
1-05	Parque Inundable Quebrada San Ramón	Referencia desde borde cordillerano hasta costado Parque Padre Hurtado propiamente
1-06	Parque Quebrada Codos Norte y Sur	Referencia Parque Quebrada junto a Carlos Peña Otaegui y Av. San Carlos de Apoquindo
1-07	Parque Quebrada San Francisco	Referencia Parque Quebrada junto a Camino San Francisco de Asís
1-08	Parque Quebrada Grande	Referencia entre Calle Quebrada Honda Norte / Av. Francisco Bulnes Correa / Calle del Parque
1-09	Parque Quebrada Quinchamalí	Referencia entre Av. Quinchamalí / Camino La Posada / Av. Del Monte
1-10	Parque Padre Hurtado	Entre Av. Florencio Barrios / Av. Francisco Bilbao / Av. Padre Hurtado Sur / Nueva Bilbao / Limite Comunal Sur Valenzuela Puelma
1-11	Parque Quebrada Apoquindo	Referencia junto Av. Francisco Bulnes Correa, San Ramón y Av. San Carlos de Apoquindo. Al lado del Parque Quebrada Los Almendros

L- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO: ACCESOS PARQUE CORDILLERA

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
1-12	Acceso por Quebrada San Ramón	Límite comunal suroriente, término de tramo Av. Paul Harris
1-13	Acceso por Quebrada Los Almendros	Término tramo oriente Av. Francisco Bulnes Correa
1-14	Acceso por Av. Plaza	Límite suroriente Av. Plaza
1-15	Acceso por Camino San Francisco de Asís	Límite poniente Camino San Francisco de Asís
1-16	Acceso por Quebrada San Francisco	Límite nororiente Av. Plaza





## II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE

13

Existe un déficit de áreas verdes en Las Condes. La cantidad de áreas verdes per cápita, considerando la superficie de plazas y parques públicos, otorgan a la comuna un estándar de 4,87 m<sup>2</sup>/hab., cifra distante de los 10 m<sup>2</sup>/hab.<sup>6</sup>, establecidos por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano.

Sin embargo, no quedan prácticamente sitios disponibles donde se puedan proyectar nuevas áreas verdes, ya que la mayoría de los predios están edificados con un alto grado de consolidación. El desafío consiste entonces en recuperar aquellos elementos del paisaje natural en condiciones de deterioro y con escasa cubierta vegetal, como quebradas y cerros isla, además de aprovechar la red vial comunal existente, específicamente sus bandejones centrales y aceras, para crear nuevas áreas verdes lineales en el perfil de calles o avenidas existentes, que aumenten el porcentaje de masa vegetal por medio de especies adaptadas a la condición hídrica que enfrentamos.

Siguiendo este propósito se propone una red de infraestructura verde para Las Condes, que se materializa a través de la creación de nuevas rutas verdes y de la consolidación de avenidas parques, que se constituyan como ejes de conectividad entre las distintas masas de áreas verdes comunales, parques y plazas existentes. El sistema se complementa además con la constitución de nuevos parques naturales urbanos en cerros isla y quebradas, tal como se señaló en el numeral anterior, que igualmente forman parte de la red propuesta.

Por otro lado, se propone aprovechar los vacíos urbanos o espacios residuales para la generación de nuevas áreas verdes. Un ejemplo de esto es la propuesta de recuperación de pasajes públicos en sectores de alta densidad, que permitirán generar nuevos espacios públicos con alta presencia de áreas verdes en zonas donde hay mayor déficit. Estos espacios recuperados consideran el trabajo con la comunidad ubicada al entorno de cada uno de los pasajes, con el fin de determinar en conjunto las características de la recuperación de estos, ya sea como área

<sup>6</sup> Fuente: muestra de datos de perfil total de áreas verdes comunales (sumatoria de superficie de parques y plazas) respecto a la población total comunal. Ver en línea: <https://insightlab.orgis.com/visualizacion/11caan85rb14cf4a10ad7ae4f04705>

verde recreativa, huerto urbano, de actividades educativas asociadas al medioambiente, entre otras.

En su conjunto, la red de infraestructura verde permite conectar por medio de corredores ecológicos los distintos ecosistemas naturales que componen la comuna, aportando a la conservación y preservación de la biodiversidad urbana. Dentro de este punto, la infraestructura verde favorece el aumento de la población y variedad de especies de fauna urbana, ya que aportan una mayor diversidad de hábitats para su desarrollo.<sup>7</sup>

Además, la consolidación de la red de infraestructura verde provee beneficios asociados a las personas. El aumento de la vegetación y arbolado urbano permite mejorar la calidad del aire y del medioambiente, debido a que las plantas absorben el dióxido de carbono que se encuentra en el aire y en el suelo, además de liberar oxígeno.

También se asocia al incremento de áreas verdes con un mejor confort térmico urbano, debido a que permiten controlar el microclima en el espacio público, reduciendo las islas de calor. Se cree que el aumento de infraestructura verde en zonas urbanas provocaría una reducción de la temperatura superficial de hasta 2,5°C.<sup>8</sup> Al mismo tiempo, se le vincula a un mejor confort acústico, ya que permite reducir el ruido en la ciudad.

Por otro lado, la infraestructura verde en la ciudad complementa los sistemas tradicionales de drenaje de aguas lluvia, ya que la vegetación ayuda a reducir las inundaciones y contaminación del agua al absorber y filtrar el exceso de aguas lluvia,<sup>9</sup> protegiendo al territorio urbano de posibles inundaciones.

Siguiendo esta línea, a la proposición de nuevas áreas verdes se le suma la intención de diseñar y gestionar las áreas verdes existentes, con medidas de eficiencia energética e hídrica. Primero, al promover un uso eficiente de los recursos naturales, generando medidas de mitigación del cambio climático, como la utilización de energía renovable en plazas y parques. Y segundo, con la intención de contribuir al ahorro y eficiencia en el consumo de agua potable, reduciendo principalmente su uso en riego de vegetación. Para esto se seleccionarán especies vegetales de bajo consumo hídrico, idealmente nativas debido a que se adaptan de manera óptima a las condiciones climáticas locales. Por otro lado, dichas especies contribuyen de mejor manera al funcionamiento de los ecosistemas urbanos, aumentando la biodiversidad al interior de la ciudad.

De igual manera se manifiesta la preocupación respecto a la gestión de aguas lluvia y sus efectos en el espacio público. Se propone diseñar utilizando siempre sistemas de canalización y drenaje, incluyendo pavimentos permeables, con el fin de evitar inundaciones. Además, se plantea instalar sistemas que permitan capturar y reutilizar el agua para el riego de áreas verdes, considerando en este aspecto, además, la posibilidad de recuperación y tratamiento de aguas grises para utilizarlas en este proceso.

Por último, se busca mejorar las condiciones y equipamiento de plazas y parques existentes, además de aumentar la oferta de actividades temporales y eventos culturales en el espacio público, para transformarlos en lugares vitales, atractivos y estimulantes para la vida pública e interacción entre vecinos, enfocando el uso de estos espacios con programas para todas las edades, ya que constituyen la base de la vida social que soporta la ciudad.

#### Objetivos Específicos

1. Aumentar la cantidad de áreas verdes per cápita en la comuna.
2. Dotar a la comuna de una red de infraestructura verde como plataforma ecológica.
3. Consolidar nuevos parques comunales e intercomunales, existentes en los instrumentos de planificación intercomunal y comunal.
4. Apoyar la consolidación de Parques Privados comunales.
5. Diseñar y gestionar las áreas verdes con medidas de eficiencia energética e hídrica.

<sup>7</sup> Jaramila, E. y J. Carrasco (2016). Infraestructuras verdes: ventajas y beneficios ambientales. Cuadernos de Vivienda y Urbanismo 22 (23). Disponible en: <http://revista.uv.cl/revista/44/contenido/objetivos-especificos/view/23509>

<sup>8</sup> <http://p>

<sup>9</sup> WMO (2013). Guía de buenas prácticas para el uso eficiente del agua en edificios (Departamento de Ecuatoria). Edición: 2013. Disponible en: [http://www.wmo.int/pages/prog/education/urban/urban\\_water\\_guide/urban\\_water\\_guide.pdf](http://www.wmo.int/pages/prog/education/urban/urban_water_guide/urban_water_guide.pdf)

### Estrategias, Proyectos y/o Acciones

1. Conectar físicamente las distintas tipologías y usos de áreas verdes existentes y propuestas.
2. Consolidar el parque urbano Parque Santa Rosa de Apoquindo.
3. Ejecutar los nuevos parques naturales urbanos públicos: Parque Intercomunal Padre Hurtado Oriente, Parque Cerro Apurquindo, Parque Observatorio Cerro Divilín y los Parques Quebradas propuestas y privado Parque Cerro Los Piques.
4. Generar nuevas Rutas Verdes en: Martín de Zamora – Alonso de Camargo, Camerón El Alba – Vital Apoquindo, Genesio Blanche, Los Dominicos, Francisco Bilbao, Nabel La Córdova – Alexander Fleming, Tomás Moro – Chesterford, Sebastián Buiro – Rosa O'Higgins, Presidente Rieser – Las Abalzas, Las Tranqueras, Presidente Kennedy – Av. Las Condes, Del Inca y Talavera de la Reina.
5. Consolidar nuevas Avenidas Parques en: Av. Paul Hume – Camino La Pazada, Av. Padre Hurtado, Av. Plaza, Av. Chelito Hamilton – Av. Del Monte, Av. Alonso de Córdova – Sebastián Piñera, Av. Presidente Errázuriz, Av. Simón Fontecilla y Av. Gregorio Colón.
6. Recuperar espacios verdes residuales y pasajes públicos en sectores con alta densidad.
7. Aumentar el arbolado urbano, con especies definidas de acuerdo con las características físicas del espacio existente en cada vía y área verde.
8. Realizar un seguimiento de los planes de arborización, desde la selección de especies óptimas, su plantación, y una posterior mantención, riego y reposición de las especies dañadas.

Figura N° 3  
Imagen Objetiva para la Infraestructura Verde Sustentable



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

9. Implementar especies de bajo consumo hídrico y reducir superficies de pasto en áreas verdes con unales.
10. Generar nuevas zonas de deporte, juegos infantiles, estancia, esparcimiento y caniles en plazas y parques. Remodelar y realiza mantención a las existentes.
11. Asociar nuevos usos a los espacios de áreas verdes a nivel barrial, como viveros y huertos urbanos comunitario.
12. Incorporar estándares de accesibilidad en parques y plazas.
13. Instalar sistemas de drenaje y captura de aguas lluvias para su posterior reutilización.
14. Estimular el aumento de la superficie conunal de techos verdes, para mejorar el acceso de la comunidad en áreas centrales con alta demanda peatonal.
15. Utilizar energías renovables en las áreas verdes comunales.

Figura N° 4  
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Infraestructura Verde Sustentable



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



II - INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE: AVENIDAS PARQUES			
CODIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSION APROXIMADA
2 - 01	Av. Parque Paul Harris	- 1er Tramo: Paul Harris desde limite comunal sur hasta calle Fray Jorge - 2do Tramo: Camino La Posada desde Fray Jorge hasta Rotonda Av. Del Monte	- 1er Tramo: 7,1 km - 2do Tramo: 2,22 km Total: 9,32 km
2 - 02	Av. Parque Padre Hurtado	- 1er Tramo: Av. Padre Hurtado Norte desde Camino El Alba hasta Av. Presidente Kennedy - 2do Tramo: Av. Padre Hurtado Sur desde limite sur hasta calle Patagonia	- 1er Tramo: 1,9 km - 2do Tramo: 2,81 km Total: 4,71 km
2 - 03	Av. Parque Avenida Plaza	Desde acceso Bosque Pie Andino hasta limite norte Av. Plaza (Parque Quebrada San Francisco)	3,1 km
2 - 04	Av. Parque Charles Hamilton - Av. Del Monte	- 1er Tramo: Charles Hamilton desde Av. Paul Harris hasta calle San José de la Sierra - 2do Tramo: San José de la Sierra desde Charles Hamilton hasta Av. Del Monte - 3er Tramo: Av. Del Monte desde San José de la Sierra hasta Rotonda Camino La Posada	- 1er Tramo: 1,94 km - 2do Tramo: 0,12 km - 3er Tramo: 0,68 km Total: 4,76 km
2 - 05	Av. Parque Alonso de Córdoba – Sebastián Piñera	- 1er Tramo: Av. Alonso de Córdoba desde limite comunal norte Av. Kennedy hasta Rotonda Atenas - Rotonda Atenas: contorno y centro de rotonda vehicular - 2do Tramo: Av. Sebastián Piñera desde Rotonda Atenas hasta Av. Francisco Bilbao - 3er Tramo: Av. Francisco Bilbao desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Av. Tomás Moro	- 1er Tramo: 3,25 km - Rotonda Atenas: 0,27 km - 2do Tramo: 1,55 km - 3er Tramo: 1,41 km Total: 6,48 km
2 - 06	Av. Parque Presidente Enríquez	Av. Presidente Enríquez desde Tobalaba hasta Av. Américo Vespucio	1,32 km

## III.- INFRAESTRUCTURA VERDE SOSTENTABLE: AVENIDAS PARQUES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
2-07	Av. Parque Sánchez Fontecilla	- 1er Tramo: Av. Tajarar desde Av. Vitacura hasta Av. El Bosque - 2do Tramo: Mariano Sánchez Fontecilla desde Av. El Bosque hasta Av. Francisco Bilbao	- 1er Tramo: 0,83 km - 2do Tramo: 1,94 km Total: 2,77 km
2-08	Av. Parque Cristóbal Colón	Desde Rotonda Atenas hasta Av. Paul Harris	1,73 km

## II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SOSTENTABLE: RUTAS VERDES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
2-09	Ruta Verde Martín de Zamora - Alonso de Camargo	- 1er Tramo: Calle Martín Alonso Pinzón desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Sebastián Elcano - 2do Tramo: Calle Alonso de Camargo desde Av. Sebastián Elcano hasta Av. Padre Hurtado Sur - 3er Tramo: Calle Patricia desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 2,12 km - 2do Tramo: 3,16 km - 3er Tramo: 0,52 km Total: 5,8 km
2-10	Ruta Verde Camino El Alba - Vital Apoquindo	- 1er Tramo: Camino El Alba desde intersección con Av. Padre Hurtado Norte hasta calle Vital Apoquindo - 2do Tramo: Vital Apoquindo desde Camino El Alba hasta Nueva Bilbao	- 1er Tramo: 0,8 km - 2do Tramo: 2,85 km Total: 3,65 km
2-11	Ruta Verde General Blanche	Por Camino El Alba, desde Padre Hurtado Norte, bordeando el Parque Los Dominicos, pasando por Patagonia y empalmando con General Blanche, hasta Av. Plaza	4,3 km
2-12	Ruta Verde Los Dominicos	Calle Los Dominicos desde Rotonda Atenas hasta Parque Los Dominicos / Calle Patagonia	1,24 km
2-13	Ruta Verde Francisco Bilbao	Av. Francisco Bilbao desde límite poniente comunal, Av. Tobalaba hasta Av. Tomás Moro	2,83 km
2-14	Ruta Verde Isabel La Católica - Alexander Fleming	- 1er Tramo: Av. Isabel La Católica desde calle Mariano Sánchez Fontecilla hasta división en Av. Alexander Fleming - 2do Tramo: Av. Alexander Fleming desde Av. Isabel La Católica hasta Calle Vital Apoquindo	- 1er Tramo: 2,45 km - 2do Tramo: 2,94 km Total: 5,39 km
2-15	Ruta Verde Tomás Moro - Chesterton	- 1er Tramo: Av. Tomás Moro desde límite comunal sur hasta Rotonda Atenas - 2do Tramo: Av. Tomás Moro desde Rotonda Atenas hasta Av. Apoquindo - 3er Tramo: Av. Chesterton desde Av. Apoquindo hasta Av. Padre Hurtado Norte - 4to Tramo: Calle Dunkerque desde Av. Padre Hurtado Norte, hasta Calle Cardenal Newman con Abadía (incluye contorno de plaza)	- 1er Tramo: 1,33 km - 2do Tramo: 1,01 km - 3er Tramo: 1,68 km - 4to Tramo: 0,89 km Total: 4,91 km
2-16	Ruta Verde Sebastián Elcano - Rosa O'Higgins	- 1er Tramo: Av. Sebastián Elcano desde límite sur municipal, Av. Francisco Bilbao hasta rotonda cruce Calle Latadía - Rotonda: Intersección entre Calle Sebastián Elcano con Calle Latadía - 2do Tramo: Av. Sebastián Elcano desde rotonda cruce con Calle Latadía hasta Av. Martín de Zamora - 3er Tramo: Calle Martín de Zamora conexión entre Av. Sebastián Elcano y Calle Rosa O'Higgins - 4to Tramo: Calle Rosa O'Higgins entre Martín de Zamora y Calle Los Militares	- 1er Tramo: 0,28 km - Rotonda: 0,33 km - 2do Tramo: 1,18 km - 3er Tramo: 0,63 km - 4to Tramo: 1,02 km Total: 3,44 km

11. INFRAESTRUCTURA VERDE ESISTENTE EN LAS ZONAS VERDES

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSION APROXIMADA
2-11	Ruta Verde Presidente Riesco - Las Azaleas	- 1er Tramo: Av. Presidente Riesco desde Av. Américo Vespucio hasta Av. Las Tranqueras - 2do Tramo: Calle Las Azaleas desde Av. Las Tranqueras hasta Av. Las Condes - 3er Tramo: Av. Las Condes desde Calle Las Azaleas hasta Abadía - 4to Tramo: Calle Abadía desde Av. Las Condes hasta Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 3,52 km - 2do Tramo: 0,41 km - 3er Tramo: 0,93 km - 4to Tramo: 0,27 km Total: 5,13 km
2-12	Ruta Verde Las Tranqueras	- 1er Tramo: Contorno de Plaza en cruce Av. Las Condes con Av. Las Tranqueras - 2do Tramo: Av. Las Tranqueras desde Calle Pedro de Gambia hasta limite comunal norte Av. Presidente Kennedy	- 1er Tramo: 0,23 km - 2do Tramo: 0,97 km Total: 1,2 km
2-13	Ruta Verde Presidente Kennedy - Av. Las Condes	Desde empalme Av. Andrés Bello hasta Av. Quinchamalí	10,32 km
2-14	Ruta Verde Del Inca	- Rotonda: Cruce La Capitanía / Calle Del Inca - 1er Tramo: Calle Del Inca desde Rotonda La Capitanía hasta Av. Américo Vespucio - 2do Tramo: Av. Américo Vespucio conexión entre Calle Del Inca y Av. Presidente Errázuriz	- Rotonda: 0,39 km - 1er Tramo: 1,28 km - 2do Tramo: 0,57 km Total: 2,24 km
2-15	Ruta Verde Talavera de la Reina	Calle Talaveras de la Reina desde Av. Cristóbal Colón hasta Av. Apoquindo	1,38 km





### III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA

19

En las calles de Las Condes el automóvil tiene hoy un uso prioritario. El desafío actual es revertir esa situación, con el fin de generar una red de movilidad sostenible que integre en un mismo sistema a los distintos modos de transporte, otorgándole prioridad a los peatones, ciclos y transporte público, por sobre los modos de transporte privado. El fin es recuperar paulatinamente el espacio público que actualmente utilizan los automóviles para concederlo a los ciudadanos.

Lo anterior trae importantes beneficios para la comunidad, como la disminución de emisiones de gases contaminantes y de la contaminación acústica, además de una reducción de tiempos y costos de viaje, lo que significa un aumento en la calidad de vida de las personas. El objetivo además es que en la comuna todos puedan acceder a sistemas de transporte accesibles, seguros y sostenibles.

Para lograr desincentivar el uso del automóvil se debe mejorar el sistema de transporte público, sumando confiabilidad, confort y seguridad al sistema. Con este propósito, a los recorridos de buses RED existentes sumamos buses eléctricos comunales gratuitos en zonas de baja cobertura. Además, creemos que se debe tender hacia un modelo de transporte intermodal, que favorezca la conexión entre modos de transporte privado y transporte público. Y que, al mismo tiempo, vincule ambos medios motorizados con una infraestructura de transporte no motorizada, destinada a circulaciones peatonales y ciclos.

Otra operación con el mismo objetivo es reducir los estacionamientos de vehículos en superficie. Esto se compensa con la proyección de nuevos estacionamientos subterráneos, con el fin de darle más espacio a las personas y sus actividades en el espacio público y, al mismo tiempo, a los modos de transporte más sostenibles, como la caminata y los ciclos.

Se realizará una serie de mejoramientos de corredores, cuyo fin tiende a generar paseos peatonales amplios en aceras, principalmente en sitios con alta demanda peatonal, facilitando el desplazamiento de las personas. Además, se generarán nuevos cruces "Tokio" y la modificación de algunos cruces en zonas de riesgo para reducir la velocidad vehicular y hacer más seguras las calles para los peatones, que son quienes tienen mayor prioridad en la movilidad sostenible.

También se propone implementar nuevas zonas de espacio compartido en vías para la circulación conjunta de automóviles y ciclos, donde se fija una velocidad máxima de 30 km/h. Éstas fomentan la convivencia vial a través de un tráfico lento, sin alterar la infraestructura existente de las calles, lo que reduce costos de implementación y permite su realización en un corto plazo.

Por otro lado, uno de los obstáculos para generar la red de movilidad integrada es que la red de ciclovías existentes en la comuna está fragmentada. Por lo mismo, se propone integrarlas en un sistema de infraestructura ciclo-inclusiva continuo, que las conecte también con las ciclovías operativas en las comunas vecinas.

Las nuevas ciclovías serán segregadas y se ejecutarán principalmente en vías secundarias o mixtas. Esto permite reducir costos y tiempos de implementación, y aportar a una mayor seguridad para el trayecto de los ciclistas, ya que las vías principales alcanzan mayor velocidad de circulación, mayor tráfico y en ellas los ciclistas se exponen a más ruido e inhalaciones de emisiones provenientes de los automóviles y buses. Además, la red debe contar con equipamiento e infraestructura de soporte como una señalización clara de pistas y recorridos, iluminación adecuada, estacionamientos públicos de bicicletas, mobiliario para el descanso y paradas espontáneas, además de basureros y puntos de hidratación.

Asimismo, se propone instalar nuevos estacionamientos de bicicletas en diferentes puntos de la comuna, especialmente cercanos a estaciones y paraderos de transporte público, y en puntos con alta demanda de viajes. Y, por otro lado, se plantea mejorar la cobertura del sistema de bicicletas públicas y procurar que esté físicamente conectado a la red de transporte público y a los estacionamientos subterráneos, contribuyendo a la intermodalidad.

Toda operación propuesta en esta orientación estratégica tiende a generar calles accesibles, inteligentes, flexibles y adaptables, donde convivan distintos medios de transporte de forma segura. Esto será apoyado con la implementación de sensores de flujos de movilidad en tiempo real en puntos relevantes de la comuna, que permitirán estudiar su funcionamiento e implementar mejoras al sistema.

Por último, los nuevos proyectos a gran escala que se implementarán en la comuna como la Línea 7 de Metro y Av. Las Condes soterrada, deben evaluarse también desde la perspectiva de su contribución al mejoramiento del espacio público en superficie y habilitación de nuevas áreas libres o verdes para la comunidad que habita sus bordes. Estas intervenciones mayores y de alto costo deben maximizar sus beneficios, estableciendo futuros puntos de tratamiento del espacio público en los bordes o áreas de influencia de estos proyectos, que permitan estimular en ellos intercambios de modos de transporte. Una vez operativos, generarán zonas de alta circulación peatonal que requieren de un diseño acorde a dicha demanda. Por otro lado, abren la posibilidad de generar nuevos focos de subcentros en la comuna, los que debieran siempre ser concordantes con el área planificada en el PRCLC para tales actividades, pudiendo contribuir a establecer una mayor accesibilidad a los servicios para la intercomuna oriente y la ciudad.

En este sentido, adquiere particular importancia el área o sector geográfico de la comuna que se emplaza al oriente de la calle Nuestra Señora del Rosario, flanqueado por la Av. Kennedy en el norte, eje de la futura Línea 7 de Metro, y por el eje o corredor Av. Las Condes al sur. Esta área cuenta con un amplio servicio y cobertura de transporte y buena accesibilidad dentro de la comuna de Las Condes, pudiendo recoger al menos parte de su crecimiento futuro.

#### Objetivos Específicos

1. Concebir una movilidad integrada, inclusiva y sostenible, en Las Condes.
2. Potenciar el uso del transporte público y los intercambios modales.
3. Crear una red comunal de ciclovías y zonas de tránsito compartido de baja velocidad vehicular.
4. Construir y mejorar paseos, veredas y cruces en zonas de alta demanda peatonal.
5. Integrar medios de transportes no motorizados con la infraestructura pública y privada de transporte comunal.

## Estrategias, Proyectos y/o Acciones

1. Mejorar integralmente los perfiles viales (calleas, calzadas, banderones) de las principales vías siguientes: Av. Apoquindo, Av. Padre Hurtado, Av. Cristóbal Colón, Av. Francisco Bulnes, Av. Las Condes, Av. San Francisco de Asís, Av. Marqueness, Av. América Vespucio y Camino El Alba.
2. Mejorar los nodos de Intercambio Modal de la carrera, asociados a las estaciones de Metro: Manquehue, Los Dominicos, Hernando de Magallanes y sector Contigallo.
3. Construir nuevos puentes peatonales en: Diagonal El Golf Norte, El Golf Sur, Los Vinos, Puerta del Sol y Gilberto Fuenzalida.
4. Construir nuevas ciclovías en las siguientes vías: Padre Hurtado, Paul Harris, Francisco Bulnes Correa, Cristóbal Colón, Isabel La Católica - Alexander Fleming, Martín Alonso Pinzón - Alonso de Camargo, Av. La Plaza, Nueva Bilbao, Divulsa Hamilton - Av. Del Monte, Alonso de Caceres, Tomás Moro - Chesterton, Camino El Alba - Las Flores, Presidente Errázuriz, Los Milanes, Andrés Bello - Vicuña, Presidente Rieszi - Las Azules, Valcarlos - América Vespucio, José de Morales, Sebastián Elcano, La Gloria, Hernando de Magallanes, Mariano Sánchez Fontecilla, Gerónimo de Alderete, Estaril, Los Pozos (incluir Martín de Zúñiga).
5. Mantenimiento y actualización de los cruces existentes.
6. Instalar estacionamientos de bicicletas asociados al sistema de transporte público (estaciones de Metro y zonas de intercambio modal), sectores de alta demanda de viajes y zonas de alta demanda peatonal.

Figura N° 5  
Imagen Objetivo para la Red de Movilidad Integrada



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana

7. Creación de nuevas zonas de uso compartido: El Golf, Barrio Presidente Errázuriz, Barrio San Pascual y La Capitanía, y Nueva Las Condes.
8. Consolidación de los perfiles viales de Paul Harris, Francisco Bulnes Correa y Camino Apoquindo, según el Plan Regulador Comunal.
9. Instalación de sensores para la medición de flujos de transportes motorizados y no motorizados en cruces y zonas de alto tráfico.
10. Reducir el número de estacionamientos en superficie, a través de la proyección de nuevos estacionamientos subterráneos cercanos a estaciones de Metro y de intercambio modal, cediendo el espacio a medios de transporte más sostenibles, en vías tales como: Alcantara / Av. Presidente Errázuriz, Av. Manquehue, Mar de los Sargazos y Patagonia.
11. Construir rampas accesibles para pasarelas intercomunales existentes sobre Av. Kennedy: Pasarela Plaza Brasiilia y Pasarela Kennedy-Manquehue (altura Colegio San Pedro Noíasco).

Figura N° 6  
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Red de Movilidad Integrada



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



III - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA - CICLOVIAS

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3 - 01	Ciclovia Padre Hurtado	- Tramo Norte: Desde Caletera de Av. Kennedy hasta empalme Norte con Parque Los Dominicos	- Ciclovia proyectada como parte de Corredor Av. Padre Hurtado	- 1,42 km (Padre Hurtado Norte)
		- Tramo Sur: Desde límite comunal Av. Francisco Bilbao hasta empalme fin ciclovia existente en Av. Cristóbal Colón	- Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Nueva Bilbao, (2) Av. A. Fleming, (3) Alonso de Camargo, (4) Av. Cristóbal Colón, (5) Camino el Alba, (6) Av. Chesterton y (7) Calle Las Verbenas	- 2,26 km (Padre Hurtado Sur)
				Total: 3,67 km
3 - 02	Ciclovia Paul Harris	- 1er Tramo: Calle Vital Apoquindo desde Nueva Bilbao hasta Paul Harris	- Ciclovia proyectada a lo largo de Av. Paul Harris, como parte del proyecto de consolidación del eje	- 1er Tramo: 0,57 km
		- 2do Tramo: Calle Paul Harris desde Vital Apoquindo hasta Camino la Posada	- Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Nueva Bilbao, (2) Av. A. Fleming, (3) Calle Patricia, (4) Av. Cristóbal Colón, (5) Camino el Alba, (6) Calle Charles Hamilton, (7) Estoril y (8) Av. Del Monte	- 2do Tramo: 5,88 km a través de Av. Paul Harris
		- 3er Tramo: Camino La Posada desde Paul Harris hasta rotonda con Av. Del Monte		- 3er Tramo: 2,21 km hasta rotonda
				Total: 8,66 km

III - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA - CICLOVIAS				
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-03	Ciclovia Francisco Bulnes Correa	- 1er Tramo: Desde Camino las Flores hasta Camino Francisco de Asís - 2do Tramo: Desde Av. San Carlos de Apoquindo hasta empalme Canal El Bollo	- Continuación de cicloviás en eje de circuito no formalizado - 1er Tramo: Ciclovia de conexión entre corredores propuestos entre camino El Alba y Camino San Francisco de Asís - 2do Tramo: Ciclovia proyectada desde acceso Parque Los Almendros y empalme con cicloviás actuales junto a canal El Bollo	- 1er Tramo: 1,7 km - 2do Tramo: 1,35 km Total: 3,05 km
3-04	Ciclovia Cristóbal Colón	- 1er Tramo: Av. Cristóbal Colón desde límite comunal Av. Tobalaba hasta Rotonda Atenas - 2do Tramo: Av. Cristóbal Colón desde Rotonda Atenas hasta Av. Padre Hurtado	- Ciclovia proyectada como parte de Corredor Av. Cristóbal Colón - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Martín Alonso Pinzón, (2) Av. Sebastián Elcano, (3) Av. Tomas Moro, (4) Ciclovia Río Loa-Santa Magdalena de Sofía, (5) Av. Padre Hurtado Sur y (6) Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 3,89 km - 2do Tramo: 1,75 km Total: 5,64 km
3-05	Ciclovia Isabel La Católica - Alexander Fleming	- 1er Tramo: Calle Isabel La Católica hasta desvío en Calle Alexander Flemming - 2do Tramo: Por Calle Alexander Flemming desde Isabel La Católica hasta Calle Vital Apoquindo	- Ciclovia proyectada como continuación de circuito existente en calle Isabel La Católica - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Av. Américo Vespucio, (2) Calle José de Moraleda, (3) Sebastián Elcano, (4) Av. Manquehue sur, (5) Av. Tomas Moro, (6) Av. Padre Hurtado Sur y (7) Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 1,52 km - 2do Tramo: 2,95 km Total: 4,47 km
3-06	Ciclovia M. Alonso Pinzón - Alonso de Camargo	- 1er Tramo: Por Calle Martín Alonso Pinzón hasta Calle La Rabida - 2do Tramo: Por calle La Rabida junto a Parque Horacio C. Rivarola - 3er Tramo: Calle Alonso de Camargo desde Calle La Rabida hasta Padre Hurtado Sur - 4to Tramo: Calle Patricia desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Av. Paul Harris	- Ciclovia proyectada como ramal de circuito existente en calle Martín de Zamora - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Av. Cristóbal Colón, (2) Sebastián Elcano, (3) Calle José de Moraleda (4) Av. Manquehue sur, (5) Av. Tomas Moro, (6) Av. Padre Hurtado Sur y (7) Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 0,8 km - 2do Tramo: 0,45 km - 3er Tramo: 3,1 km - 4to Tramo: 0,52 km Total: 4,87 km
3-07	Ciclovia Avenida Plaza	- 1er Tramo: Desde acceso Pie Andino por Quebrada Los Codos Norte hasta empalme tramo existente en Av. General Blanche - 2do Tramo: Desde fin tramo existente en San Francisco de Asís hasta acceso a Pie Andino por Quebrada San Francisco	- Ciclovia proyectada para completar tramo existente en Av. Plaza, en sentido de la cota de pendiente - Genera un circuito circular al unir ambos accesos por Quebradas San Francisco y Los Codos Norte a Paseo Pie Andino	- 1er Tramo: 0,9 km - 2do Tramo: 1,1 km Total: 2 km
3-08	Ciclovia Nueva Bilbao	Por Calle Nueva Bilbao desde Av. Padre Hurtado hasta Calle Vital Apoquindo	- Tramo de ciclovia conexión entre circuitos proyectados de Av. Padre Hurtado Sur y Av. Vital Apoquindo	0,85 km

III - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CICLOVIAS

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3 - 09	Ciclovia Charles Hamilton - Av. Del Monte	- 1er Tramo: Calle Charles Hamilton desde Av. Paul Harris hasta empalme existente que comienza en Fray Padre Subercaseaux - 2do Tramo: desde San Damián, donde finaliza el primer tramo existente, hasta empalme segundo tramo existente, que comienza en Camino San Antonio - 3er Tramo: Av. Del Monte desde rotonda San José de la Sierra hasta unión con ciclovia proyectada por Camino La Posada	- Continuación de ciclovia existente en calle Charles Hamilton - Conexión con ciclovia proyectada en Camino La posada a través de la rotonda	- 1er Tramo: 0,65 km - 2do Tramo: 1,4 km - 3er Tramo: 0,8 km Total: 2,85 km
3 - 10	Ciclovia Alonso de Córdoba	Por Av. Alonso de Córdoba desde límite comunal norte en Av. Presidente Kennedy hasta empalme a ciclovia existente en Av. Sebastián Piñera	- Ciclovia propuesta para continuación del recorrido existente en Av. Sebastián Piñera - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Cerro Colorado, y (2) Calle Los Militares	1,98 km
3 - 11	Ciclovia Tomás Moro - Chesterton	- 1er Tramo: Calle Tomás Moro Desde límite comunal sur Hasta Ronda Atenas - Ronda Atenas: Ambas direcciones, perimetral a la rotonda - 2do Tramo: Calle Tomás Moro desde Ronda Atenas hasta Av. Chesterton - 3er Tramo: Av. Chesterton desde Apoquindo hasta Av. Padre Hurtado	- Ciclovia proyectada en eje Norte-Sur comunal - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Av. A. Fleming, (2) Alonso de Camargo, (3) Av. Cristóbal Colón, (4) Calle Choapa, y (5) Av. Padre Hurtado Norte	- 1er Tramo: 1,43 km - Ronda Atenas: 0.18 km - 2do Tramo: 1,03 km - 3er Tramo: 1,58 km Total: 4,22 km
3 - 12	Ciclovia El Alba - Las Flores	- 1er Tramo: Por Camino El Alba desde Av. Padre Hurtado Central hasta el cruce con Camino El Algarrobo - 2do Tramo: Camino El Algarrobo desde Camino El Alba hasta Av. Las Flores - 3er Tramo: Av. Las Flores desde rotonda Camino El Algarrobo hasta Av. Plaza	- Ciclovia proyectada como parte del corredor Camino El Alba - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Av. Padre Hurtado Norte, (2) Calle Francisco Bulnes Correa y (3) Av. Plaza	- 1er Tramo: 1,02 km - 2do Tramo: 0,92 km - 3er Tramo: 2,35 km Total: 4,29 km
3 - 13	Ciclovia Presidente Errázuriz	Por Av. Presidente Errázuriz desde Tobalaba hasta Av. Américo Vespucio	- Ciclovia de conexión entre circuitos de calle Mariano Sánchez Fontecilla y Av. Américo Vespucio - Conexiones transversales con calles Zona de Tránsito Compartido	1,36 km
3 - 14	Ciclovia Los Militares	- 1er Tramo: a través de Calle Los Militares - Pedro de Gamboa, desde Av. Américo Vespucio hasta Av. Las Tranqueras - 2do Tramo: Por Av. Las Tranqueras desde Pedro de Gamboa hasta Calle Los Ilanes - 3er Tramo: Calle Los Ilanes entre Av. Las Tranqueras y Av. Las Verbenas - 4to Tramo: Calle Las Verbenas desde Calle Los Ilanes hasta Av. Padre Hurtado	- Ciclovia proyectada a lo largo de Calle Los Militares - Calle Pedro de Gamboa - Calle Las Verbenas - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle La Gloria (2) Av. Alonso de Córdoba, (3) Póte. Riesco - Las Azuleas y (4) Av. Padre Hurtado Norte	- 1er Tramo: 3,19 km - 2do Tramo: 0,14 km - 3er Tramo: 0,12 km - 4to Tramo: 0,98 km Total: 4,43 km
3 - 15	Ciclovia Andrés Bello - Vitacura	Calle Andrés Bello desde Av. Tobalaba hasta Av. Presidente Kennedy	- Ciclovia de continuación circuito Av. Andrés Bello intercomunal - Conexión con circuitos actuales de la comuna	1,1 km
3 - 16	Ciclovia Presidente Riesco - Las Azuleas	- 1er Tramo: Por Av. Presidente Riesco desde Francisco Cook hasta Av. Las Tranqueras - 2do Tramo: Calle Las Azuleas desde Av. Las Tranqueras hasta Calle Las Verbenas	- Continuación de ciclovia existente en Av. Presidente Riesco - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Estoril y (2) Calle Las Verbenas	- 1er Tramo: 0,69 km - 2do Tramo: 0,34 km Total: 1,03 km



### III - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CICLOVIAS

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-17	Ciclovia Vaticano	Por Calle Vaticano desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Av. Américo Vespucio	- Ciclovia en eje oriente-poniente comunal, conexión entre circuitos existentes y propuestos - Conexiones en (1) Mariano Sánchez Fontecilla, (2) Av. Américo Vespucio y (3) Av. Isabel La Católica	1,7 km
3-18	Ciclovia José de Moraleda	- 1er Tramo: Calle José de Moraleda desde Av. Isabel La Católica hasta Sebastián Elcano - 2do Tramo Av. Alonso de Camargo desde Av. Sebastián Elcano hasta Calle La Rabida	Ciclovia de conexión entre trazados propuestos para Av. Isabel La Católica y Sebastián Elcano	- 1er Tramo: 0,65 km - 2do Tramo: 0,1 km Total: 0,75 km
3-19	Ciclovia Sebastián Elcano	Por Av. Sebastián Elcano desde Av. Francisco Bilbao hasta Calle Martín de Zamora	- Ciclovia de conexión entre circuitos propuestos - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Latadía, (2) Av. Isabel La Católica, (3) José de Moraleda, (4) Calle Martín Alonso Pinzón y (5) Av. Cristóbal Colón	1,65 km
3-20	Ciclovia La Gloria	Remate Ciclovia Calle Rosa O'Higgins por calle La Gloria, entre Av. Apoquindo y Los Militares	Remate de Ciclovia existente, para conexión con propuesta de circuito Calle Los Militares	0,34 km
3-21	Ciclovia Hernando de Magallanes	Por Av. Hernando de Magallanes desde Av. Francisco Bilbao hasta Av. Apoquindo	- Ciclovia en eje norte-sur comunal, entre calles Av. Francisco Bilbao y Av. Apoquindo - Conexiones con circuitos propuestos en (1) Av., Isabel La Católica, (2) Calle Alonso de Camargo, (3) Av. Cristóbal Colón y (4) Calle Los Pozos	2,69 km
3-22	Ciclovia Sánchez Fontecilla	Por Av. Tobalaba - Mariano Sánchez Fontecilla desde Av. Vitacura hasta Av. Presidente Errázuriz (continuación de ciclovia existente Sánchez Fontecilla)	Tramo de continuidad entre cambio intermodal proyectado en nodo Tobalaba y ciclovia existente	0,85 km
3-23	Ciclovia Gerónimo de Alderete	Por Calle Gerónimo de Alderete entre Av. Presidente Kennedy y Presidente Riesco	Tramo de ciclovia de conexión entre Av. Presidente Kennedy y Av. Presidente Riesco	0,3 km
3-24	Ciclovia Estoril	Por Calle Estoril entre Av. Las Condes y Av. Paul Harris	Tramo de Ciclovia de conexión entre Av. Presidente Kennedy y Av. Paul Harris	0,34 km
3-25	Ciclovia Los Pozos (remate de Martín de Zamora)	Por Calle Los Pozos desde Av. Hernando de Magallanes hasta cruce con Av. Tomás Moro	- Ciclovia de remate de circuito existente calle Martín de Zamora - Conexiones con circuitos propuestos en (1) Hernando de Magallanes, (2) Av. Sebastián Piñera y (3) Av. Tomás Moro	0,7 km

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ZONAS DE TRANSITO COMPARTIDO

CODIGO Y NOMBRE ZTC	NOMBRE CALLES ZTC	TRAMO	EXTENSION APROXIMADA	
3 - 26  ZONA TRANSITO COMPARTIDO  BARRIO PRESIDENTE ERRAZURIZ	Calle Unamuno	Desde Av. Presidente Errázuriz hasta Calle San Gabriel	0,37 km	
	Calle Marín	Desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Calle San Crescente	0,19 km	
	Calle Baztan	Desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Calle Galicia	0,26 km	
	Calle Galicia	Desde San Gabriel hasta Av. Presidente Errázuriz	0,24 km	
	Calle Hundaya	- 1er Tramo: Desde San Gabriel hasta Av. Presidente Errázuriz - 2do Tramo: Desde Presidente Errázuriz hasta Av. Apoquindo	- 1er Tramo: 0,19 km - 2do Tramo: 0,53 km Total: 0,72 km	Total:
	Calle Navarra	Desde San Gabriel hasta Calle Alcántara	0,2 km	3,12 km
	Calle León	Desde San Gabriel hasta Calle Alcántara	0,42 km	
	Calle Toledo	Desde Calle Navarrai hasta Calle Martín de Zamora	0,22 km	
	Calle Oviedo	Desde Calle Navarrai hasta Calle León	0,12 km	
	Calle Enrique Foster Sur Av. Gertrudis Echeñique	Desde Presidente Errázuriz hasta Calle Napoleón Desde Presidente Errázuriz hasta Av. Apoquindo	0,44 km 0,54 km	
3 - 27  ZONA TRANSITO COMPARTIDO  BARRIO SAN PASCUAL Y LA CAPITANIA	Calle Albatete	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Félix de Amesti	0,21 km	
	Calle Cuenca	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Félix de Amesti	0,21 km	
	Calle Soria	Desde Calle Albatete hasta Calle Martín de Zamora	0,32 km	
	Calle Las Pataguas	Desde Calle Soria hasta Calle Félix de Amesti	0,14 km	
	Calle Cruz del Sur	- 1er Tramo: Desde Calle Cuenca hasta Calle Del Inca - 2do Tramo: Desde Calle Del Inca hasta Av. Apoquindo	- 1er Tramo: 0,25 km - 2do Tramo: 0,45 km Total: 0,7 km	
	Calle Félix de Amesti	Desde Calle Martín de Zamora hasta Av. Apoquindo	0,83 km	
	Calle La Serena	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,32 km	
	Calle Evaristo Lillo	Desde Calle Del Inca hasta Av. Apoquindo	0,46 km	Total:
	Calle Algeciras	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,29 km	7,81 km
	Calle San Pascual	Desde Av. Apoquindo hasta Martín de Zamora	0,73 km	
Calle Nibaldo Correa	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,24 km		
Calle Rafael Gumucio	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,23 km		
Calle Antonia Salas	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,23 km		
Calle Pablo El Veronés	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,23 km		
Calle Teniers	Desde Calle Pablo El Veronés hasta Calle El Tincoetito	0,09 km		
Calle José de Rivera	Desde Calle Del Inca hasta Calle Teniers	0,16 km		
Calle El Tincoetito	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,22 km		

## III.- REO DE MOVILIDAD INTEGRADA: ZONAS DE TRANSITO COMPARTIDO

CODIGO Y NOMBRE ZTC	NOMBRE CALLES ZTC	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-27 ZONA TRANSITO COMPARTIDO BARRIO SAN PASCUAL Y LA CAPITANIA	Calle Sebastián Elcano	Desde Calle Martín de Zamora hasta Calle Del Inca	0,22 km
	Calle Luis Zegers	Desde Av. Apoquindo hasta Martín de Zamora	0,69 km
	Calle La Reconquista	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,25 km
	Calle El Director	Desde Calle La Reconquista hasta Calle La Capitanía	0,22 km
	Calle La Capitanía	- 1er Tramo: Desde Calle Martín de Zamora hasta Calle El Director - 2do Tramo: Desde Rotonda Calle Del Inca hasta Av. Apoquindo	- 1er Tramo: 0,11 km - 2do Tramo: 0,3 km Total: 0,47 km
	Rotonda La Capitanía / Del Inca	Contorno rotonda entre Calle La Capitanía y Calle Del Inca	0,35 km
3-28 ZONA TRANSITO COMPARTIDO BARRIO EL GOLF	Calle Nuestra Señora de los Ángeles	Desde Av. El Golf hasta Av. El Golf	0,38 km
	Calle Bernardita	Desde Ntra. Sra. De los Ángeles hasta Calle Alsacia	0,07 km
	Calle San Francisco de Asís	Desde Ntra. Sra. De los Ángeles hasta Av. Presidente Riesco	0,13 km
	Calle Alsacia	Desde Av. Apoquindo hasta Calle San Francisco de Asís	0,42 km
	Calle Las Torcazas	Desde Av. Apoquindo hasta Av. Presidente Riesco	0,5 km
	Calle Jean Mermoz	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Las Torcazas	0,18 km
	Calle Hamlet	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Las Torcazas	0,27 km
	Calle El Dante	Desde Av. Presidente Riesco hasta Av. Américo Vespucio	0,3 km
	Calle La Gioconda	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Golda Meir	0,2 km
	Calle El Trovador	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Golda Meir	0,2 km
3-29 ZONA TRANSITO COMPARTIDO NUEVA LAS CONDES	Calle Pio XI	- 1er Tramo: Desde Los Militares hasta Av. Alonso de Córdova - 2do Tramo: Desde Alonso de Córdova hasta Av. Presidente Riesco	- 1er Tramo: 0,24 km - 2do Tramo: 0,09 km Total: 0,35 km
	Calle Warren Smith	Desde Los Militares hasta Av. Apoquindo	0,34 km
	Calle Flor de Azucena	Desde Los Militares hasta Av. Apoquindo	0,36 km
	Calle Badajoz	Desde Av. Alonso de Córdova hasta Av. Apoquindo	0,34 km
	Calle Carlos Martel	Desde Calle Badajoz hasta Calle Rosario Norte	0,11 km
	Calle Cerro El Plomo	Desde Alonso de Córdova hasta Av. Manquehue Norte	0,62 km
	Calle Urano	Desde Calle Cerro El Plomo hasta Av. Presidente Riesco	0,16 km
	Calle Balmoral	Desde Alonso de Córdova hasta Calle Los Militares	0,24 km
	Calle O'Connel	Desde Alonso de Córdova hasta Av. Apoquindo	0,24 km
			Total: 2,76 km

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CONSOLIDACIONES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-30	Consolidación Paul Harris	- 1er Tramo: Av. Paul Harris desde Camino El Alba hasta Fray Jorge - 2do Tramo: Camino La Posada desde Fray Jorge hasta Fernández Concha - 3er Tramo: Fernández Concha, conexión quiebre La Posada - 4to Tramo: La Posada desde Fernández Concha hasta rotonda de Del Monte	Consolidación y unificación de eje Paul Harris, apertura y habilitación de calles para generar un mismo perfil	- 1er Tramo: 3,75 km - 2do Tramo: 1,44 km - 3er Tramo: 0,08 km - 4to Tramo: 0,68 km Total: 5,95 km
3-31	Consolidación Francisco Bulnes Correa	Calle Francisco Bulnes Correa desde Camino El Alba hasta Camino San Francisco de Asís	Consolidación y unificación de eje Francisco Bulnes Correa, entre corredores proyectados	2,38 km
3-32	Consolidación Camino Apoquindo	Camino Apoquindo entre Calles Vital Apoquindo y San Ramón	Consolidación, apertura y unificación de Camino Apoquindo	1,55 km

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CORREDORES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-33	Corredor Apoquindo	Av. Apoquindo desde Calle Manquehue hasta el Parque Los Dominicos	Unificación de imagen de Av. Apoquindo como remate del eje más importante de la ciudad	2,06 km
3-34	Corredor Padre Hurtado	- 1er Tramo: Av. Padre Hurtado Sur desde límite comunal sur hasta intersección con Av. Cristóbal Colón, en empalme con tramo existente	Unificación de imagen de Av. Padre Hurtado en tramos Norte y Sur	- 1er Tramo: 1,43 km
		- 2do Tramo: Al frente del Parque Los Dominicos por calles Patagonia y Camino El Alba para conectar Padre Hurtado Sur y Padre Hurtado Norte		- 2do Tramo: 0,65 km
		- 3er Tramo: Av. Padre Hurtado Norte desde Camino El Alba hasta límite comunal norte Av. Presidente Kennedy		- 3er Tramo: 1,95 km Total: 4,03 km
3-35	Corredor Cristóbal Colón	- 1er Tramo: Desde el límite comunal poniente en Av. Tobalaba hasta intersección Av. Manquehue	Unificación de imagen de Av. Cristóbal Colón con el fin de generar un mismo perfil de calle a lo largo del eje	- 1er Tramo: 1,6 km
		- 2do Tramo: Desde calle Robinson Crusoe, en empalme con tratamiento de corredor ejecutado, hasta Av. Paul Harris		- 2do Tramo: 2,1 km Total: 3,7 km
3-36	Corredor Francisco Bilbao	Av. Francisco Bilbao desde el límite comunal poniente en Av. Tobalaba hasta Av. Padre Hurtado Sur	Unificación de imagen de Av. Francisco Bilbao, límite comunal sur	4,27 km
3-37	Corredor Las Condes	- 1er Tramo: Av. Las Condes desde bifurcación Av. Apoquindo hasta el límite comunal Norte Av. Presidente Kennedy	Unificación de imagen de Av. Las Condes, desde su bifurcación con Av. Apoquindo hasta acompañar el límite norte comunal	- 1er Tramo: 3,74 km
		- 2do Tramo: Av. Las Condes, acompañamiento del borde comunal norte paralelo a Av. Presidente Kennedy hasta Av. Quinchamalí		- 2do Tramo: 3,55 km Total: 7,29 km
3-38	Corredor San Francisco de Asís	Av. San Francisco de Asís desde el límite comunal norte con Av. Las Condes hasta Paseo Pie Andino	Unificación del corredor transversal San Francisco de Asís, a través de la generación de mismo perfil de calle	3,73 km
3-39	Corredor Manquehue	Av. Manquehue Sur desde el límite comunal sur en Av. Francisco Bilbao hasta el límite comunal norte en Av. Presidente Kennedy	Unificación de la imagen del corredor norte-sur Av. Manquehue a lo largo de sus distintos tramos	3,46 km

## III - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CORREDORES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-40	Corredor Américo Vespucio	Av. Américo Vespucio desde el límite comunal sur en Av. Francisco Bilbao hasta el límite comunal norte en Av. Presidente Kennedy	Unificación de la imagen del perfil de calle del eje Av. Américo Vespucio, a los costados de la nueva autopista AVO	3,37 km
3-41	Corredor Camino El Alba	Camino El Alba empalme de corredor propuesto desde Av. Padre Hurtado Norte hasta Av. Plaza	Unificación corredor Camino El Alba a través de la generación de mismo perfil de calle	3,52 km

## III - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS

CÓDIGO	NUMERACIÓN	UBICACIÓN
3-42	1	Andrés Bello / Isidora Goyenechea
	2	Andrés Bello / Av. Vitacura
	3	Isidora Goyenechea / Carmencita
	4	Isidora Goyenechea / Av. El Golf
	5	San Sebastián / Encomenderos
	6	Av. Apoquindo / San Crescente
	7	Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Presidente Errazuriz
	8	Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Cristóbal Colón
	9	Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Francisco Bilbao
	10	Av. Apoquindo / Alcántara
	11	Av. Apoquindo / Av. Américo Vespucio
	12	Av. Apoquindo / La Gloria
	13	Av. Apoquindo / Rosario Norte
	14	Calle La Capitanía / Del Inca
	15	Av. Américo Vespucio / Av. Presidente Riesco
	16	Av. Sebastián Elcano / Martín Alonso Pinzón / Alonso de Camargo
	17	Av. Sebastián Elcano / Calle Latadía
	18	Av. Apoquindo / Av. Sebastián Piñera
	19	Av. Francisco Bilbao / Av. Tomás Moro
	20	Av. Francisco Bilbao / Av. Sebastián Piñera

II. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS

CÓDIGO	NUMERACIÓN	UBICACIÓN
1-47	21	Av. Sebastián Piñera / Av. Cristóbal Colón
	22	Av. Padre Hurtado Sur / Alonso de Camargo
	23	Av. Padre Hurtado Sur / Av. Cristóbal Colón
	24	Calle Patagonia / Av. Los Dominicos
	25	Av. Apoquindo / Av. Hernando de Magallanes
	26	Av. Las Condes / Av. Las Tranqueras
	27	Av. Las Condes / Av. Padre Hurtado Norte
	28	Av. Padre Hurtado Norte / Av. Presidente Kennedy
	29	Camino El Alba / Camino El Observatorio
	30	Av. Francisco Bulnes Correa / Camino Las Flores
	31	Camino Las Flores / Av. Plaza
	32	Av. Las Condes / Estoril
	33	Av. Las Condes / San Francisco de Asís

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: INTERCAMBIOS MODALES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	DESCRIPCIÓN
1-41	Intercambio Modal Maquehue	Estación de Metro Maquehue – Línea 1
1-44	Intercambio Modal Los Dominicos	Estación de Metro Los Dominicos – Línea 1
1-45	Intercambio Modal Hernando de Magallanes	Estación de Metro Hernando de Magallanes – Línea 1
1-46	Intercambio Modal Cantagallo	Intercambio Modal en Sector Cantagallo Av. Las Condes / Calle San Francisco de Asís

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: PASARELAS Y RAMPAS PEATONALES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	DESCRIPCIÓN
1-42	Rampa Accesible Pasarela Plaza Brasilia	Rampa accesible para pasarela existente en Plaza Brasilia. La pasarela une la comuna de Vitacura con Las Condes en su límite por Av. Kennedy. El lado de Vitacura tiene construida una rampa accesible.
1-43	Rampa Accesible Pasarela Kennedy – Maquehue	Rampa accesible para pasarela existente en Av. Kennedy altura Av. Maquehue (Colegio San Pedro Nolasco). La pasarela une la comuna de Vitacura con Las Condes.



#### IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS

31

Queremos generar espacios públicos más vitales, inclusivos, diversos, accesibles, atractivos y acogedores, con un diseño seguro, inclusivo e integrador. Espacios que sirvan de soporte para las actividades públicas y sociales que se despliegan en la comuna para quienes viven en ella y quienes la visitan. Espacios que sean más amigables con el medioambiente y que se vinculen directamente con modos de transporte más sostenibles, como la caminata y los ciclos. Espacios que integren áreas verdes y arbolado en su diseño, contribuyendo a la construcción de un paisaje urbano que vincule a la ciudad con la naturaleza, y que mejore las condiciones de confort térmico en los espacios públicos.

Los espacios públicos de calidad tienen la cualidad de fomentar la integración y equidad social, generando impactos sociales positivos en el territorio. Son espacios que permiten la actividad e interacción social, lo que ayuda a mejorar la cohesión de las comunidades. Además, contribuyen a la creación de identidad, pertenencia y apropiación del entorno por parte de las personas.

Siguiendo esta línea, se concibe al diseño del espacio público como una oportunidad de fortalecer y potenciar las características morfológicas y ambientales de cada barrio, protegiendo su imagen e historia. Es por esta razón que hemos definido en el Plan Regulador Comunal estrategias de ordenamiento urbano que demarcan ejes de densificación y que, al mismo tiempo, definen zonas de protección de viviendas en extensión y baja altura en barrios consolidados.

Con la intención de fortalecer la identidad y calidad de vida en los diversos barrios que integran Las Condes, se propone realizar una serie de mejoramientos del espacio urbano que los caracteriza, destinados a recuperar, optimizar y proteger su entorno, áreas verdes, espacios públicos y equipamiento. Para este fin, se ha planteado la necesidad de desarrollar una "Guía de Diseño del Espacio Público Comunal", que permita fortalecer la imagen y virtudes de cada barrio a través del mejoramiento de su espacio público.

El desarrollo de esta Guía requiere de un estudio de aquellas características urbanas particulares de cada barrio, específicamente de su imagen urbana y arquitectónica, la calidad de su espacio público, y sus fortalezas y debilidades. Con esto, se

definirán las cualidades que se quieren preservar y valorizar, y los puntos críticos que se deben mejorar. Elaborado el análisis se definirán los lineamientos con los cuáles intervenir cada barrio a futuro. La Guía tiene la misión de fortalecer la percepción que tienen los vecinos del entorno construido que caracteriza a su entidad territorial, tanto en barrios consolidados como en barrios que presentan problemas de deterioro urbano.

Por otro lado, es importante que los espacios públicos logren congregarse en un mismo lugar a diversos usuarios y actividades a lo largo del día. Tenemos el propósito de generar espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles para todos, en particular para niños y mujeres, personas de edad y personas con discapacidad. La seguridad se refleja en el grado de vitalidad e intensidad de uso de los distintos espacios públicos, determinados por la calidad de diseño urbano de dichos espacios y su flexibilidad operativa. Esto es clave para garantizar la vitalidad urbana y la seguridad de los espacios públicos.

También, con el objetivo de mejorar sectores urbanos saturados por alta demanda de uso y/o zonas con déficit de espacios públicos, se proponen una serie de mejoras en zonas de movilidad e intercambio modal, la generación de paseos peatonales en zonas de alta circulación, la intervención de espacios públicos en barrios para potenciar la calidad de vida de los vecinos y la generación de nuevos programas públicos vecinales como los huertos comunitarios.

Adicionalmente, se busca recuperar espacios en desuso, sin una funcionalidad definida o deteriorados por la extensión sobre ellos de usos privados. En esta línea, una de las propuestas es la recuperación de pasajes (bienes nacionales de uso público) en sectores de alta densidad, que permiten realizar proyectos de espacios públicos y áreas verdes en zonas donde existe escasez de terrenos para este fin.

Por último, es necesario valorar el rol que cumplen los espacios y equipamientos públicos en los barrios, en especial los más vulnerables, donde muchas de las necesidades de los habitantes se trasladan de la vivienda al espacio público. Las necesidades colectivas de los vecindarios se concentran y satisfacen en dichos espacios, creando comunidades cohesionadas.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Véase el artículo "El espacio público y la cohesión social" de María José Rodríguez, publicado en el libro "El espacio público y la cohesión social" de María José Rodríguez, publicado en el libro "El espacio público y la cohesión social" de María José Rodríguez, publicado en el libro "El espacio público y la cohesión social" de María José Rodríguez.

#### Objetivos Específicos

1. Promover la cohesión social, la calidad de vida y el fortalecimiento de la identidad e imagen de los diversos barrios que integran la comuna de Las Condes.
2. Generar espacios públicos vitales, seguros, accesibles, dinámicos e inclusivos en la comuna.
3. Mejorar las condiciones ambientales y el equipamiento urbano en los espacios públicos de la comuna.
4. Proyectar nuevos paseos peatonales.

#### Estrategias, Proyectos y/o Acciones

1. Elaborar una "Guía de Diseño del Espacio Público Comunal" para los diferentes barrios, protegiendo su imagen y patrimonio urbano.
2. Implementar accesibilidad universal en el diseño de áreas verdes y espacios públicos.
3. Ejecutar nuevos paseos peatonales en Diaguitas, El Golf Norte, El Golf Sur, Los Vilos, Puerta del Sol y Gilberto Fuenzalida.
4. Mantenimiento y actualización de los paseos peatonales existentes en el barrio El Golf.
5. Ejecutar los paseos peatonales asociados a los proyectos de mejoramiento de los corredores viales siguientes: Av. Apoquindo, Av. Padre Hurtado, Av. Cristóbal Colón, Av. Francisco Bilbao, Av. Las Condes, Av. San Francisco de Asís, Av. Manquehue, Av. Américo Vesputio y Camino El Alba, incorporando el soterramiento de cable aéreo.
6. Elaborar un programa de mejoramiento de los barrios: Cooperativas Colón Oriente, Presidente Errázunz, San Pascual y La Capitania, Vitacura, Renacimiento Italiano, Roncevalles y Los Dominicos.
7. Elaborar proyectos de mejoramiento de los siguientes espacios públicos: Canal San Carlos, La Escuela, Rotonda Aterras, Santa Rosa de Apoquindo, Portada de Vitacura y Río Guadiana.

- 8. Mejoramiento del espacio público en las intersecciones relevantes asociadas a zonas de Intercambio Modal, y a futuras salidas de la línea 7 de Metro: Estación Goyenechea, Parque Araucano y Estoraí.
- 9. Mejoramiento del espacio público asociado a los nuevos proyectos de vialidad (ensanches y pases bajo nivel, entre otros).
- 10. Diversificar el uso del espacio público a través de mobiliario urbano versátil, flexible y adaptable a las necesidades de actividades constantes y temporales.
- 11. Recuperar y activar los pasajes públicos en sectores de alta densidad: Los Militares – Lorena Warren, Dra. Coca Meyers, Las Malvas, Reverendo Padre Wiener Frómiz, Esteban Dell’Oro, Cristóbal Colón – Hernando de Magallanes, Albasua y Las Baleares.
- 12. Habilitar nuevos espacios públicos para el desarrollo de actividades sociales, culturales y deportivas en todos los sectores de la comuna.
- 13. Mejorar espacios públicos bariales, con especial énfasis en las plazas y calles.
- 14. Incorporar nuevos programas a los espacios públicos como: huertos comunitarios, zonas de lectura e intercambio de libros, entre otros.
- 15. Reparar mobiliario urbano existente (escafos, papeleras, luminarias) e incorporar nuevos (dispensadores de heladas, de perros, bebederos, sanitarios).

Figura N° 7  
Imagen Objetivo para los Espacios Públicos Inclusivos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 8  
Estrategias Proyectos y/o Acciones para los Espacios Públicos Inclusivos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

IV - ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: PASEOS			
CODIGO / NOMBRE	NOMBRE CALLES	TRAMO	EXTENSION APROXIMADA
4 - 01	Paseo Diaguitas	Desde Cristóbal Colón hasta Calle Río Guadiana	0,41 km
4 - 02 PASEO EL GOLF NORTE	Don Carlos	Desde Av. El Bosque Norte hasta Augusto Leguía Norte	0,27 km
	Carmencita	Desde Isidora Goyenechea hasta Av. Apoquindo	0,29 km
	Augusto Leguía Norte	Desde Isidora Goyenechea hasta Av. Apoquindo	0,27 km
	Reyes Lavalle	Desde Augusto Leguía Norte hasta Enrique Foster Norte	0,31 km
	Magdalena	Desde Isidora Goyenechea hasta Av. Apoquindo	0,2 km
			Total: 1,34 km
4 - 03 PASEO EL GOLF SUR	Callao	Desde Av. El Bosque Central hasta Av. Gertrudis Echeñique	0,18 km
	Av. El Bosque Central	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,22 km
	Vecinal	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,22 km
	Augusto Leguía Sur	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,22 km
	San Crescente	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,21 km
	Enrique Foster Sur	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,20 km
			Total: 2,06 km
4 - 04	Paseo Los Vilos	Desde Calle Patoma hasta Av. Cristóbal Colón	0,42 km
4 - 05	Paseo Puertas del Sol	Desde Av. Apoquindo hasta Calle La Nevería	0,18 km
4 - 06	Paseo Gilberto Franzalida	Desde Av. Presidente Kennedy hasta Av. Las Condes	0,43 km

IV - ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: MEJORAMIENTO DE BARRIOS			
CODIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	SUPERFICIE APROXIMADA
4 - 07	Barrio Cooperativas Colón Oriente	- 1er Sector: Av. Cristóbal Colón / Av. Paul Harris / Almirante Soublette / Pilay / Av. Padre Hurtado Sur / Calle Río Molina / Talaveras de la Reina - 2do Sector: Nueva Bilbao / Vital Apoquindo / Av. Cristóbal Colón / Av. Padre Hurtado Sur	- 1er Sector: 0,4 km <sup>2</sup> - 2do Sector: 0,97 km <sup>2</sup> Total: 1,37 km <sup>2</sup>
4 - 08	Barrio Presidente Errázuriz	Calle Martín de Zamora / Alcantara / Portofino / Asturias / Renato Sánchez / Stade Francais / Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Presidente Errázuriz / Unamuno / San Gabriel	0,66 km <sup>2</sup>
4 - 09	Barrio San Pascual y La Capitanía	Calle Martín de Zamora / Las Malvas / La Nevería / Cruz del Sur / Albacete / Soria	0,18 km <sup>2</sup>
4 - 10	Barrio Vaticano	Calle Vaticano / Alcántara / Isabel La Católica / Rubens / Av. Francisco Bilbao / Latadía / Flandes / Felipe II / Santa Adriana	0,33 km <sup>2</sup>
4 - 11	Barrio Renacimiento Italiano	Av. Chesterton / Av. Las Condes / Lorenzo de Médicis / Leonardo da Vinci / Caballero Bayardo	0,68 km <sup>2</sup>
4 - 12	Barrio Roncesvalles	Calle Martín de Zamora / Hernando de Magallanes / Los Pozos / Av. Tomás Moro / Pehuén / Estadio Italiano / Esteban Dell'Orto / Alcides de Gasperi / Av. Sebastián Piñera / María Teresa / Manquehue Sur	0,92 km <sup>2</sup>
4 - 13	Barrio Los Dominicos	Av. Cristóbal Colón / Talaveras de La Reina / Río Molina / Av. Padre Hurtado Sur / Calle Patagonia / Av. Apoquindo / Av. Tomás Moro / Rotonda Atenas	1,03 km <sup>2</sup>



#### IV - ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
4-14	Canal San Carlos	Límite comunal poniente. Asociado a la Avenida Parque Sánchez Fontecilla.
4-15	La Escuela	Intersección Calle La Escuela con Av. Cristóbal Colón
4-16	Rotonda Atenas	Rotonda Atenas
4-17	Santa Rosa de Apoquindo	Intersección Av. Padre Hurtado Sur con Av. Cristóbal Colón
4-18	Parque Los Dominicos	Intersección Av. Apoquindo con Av. General Blanche
4-19	Portada de Vitacura	Intersección Av. Andrés Bello con Av. Vitacura
4-20	Futuro Acceso Metro Isidora Goyenechea	Intersección Av. Isidora Goyenechea con Av. Andrés Bello
4-21	Futuro Acceso Metro Parque Araucano	Intersección Calle Cerro Colorado con Calle Rosario Norte
4-22	Futuro Acceso Metro Estoril	Nudo Estoril – Estoril con Av. Las Condes
4-23	Río Guadiana	Calle Río Guadiana con Pasaje Diaguitas

#### V - ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: RECUPERACION DE PLAZAS PÚBLICAS

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
4-24	Pasaje Alsasua	Por Calle Martín de Zamora entre Calle Málaga y Av. Américo Vespucio
4-25	Pasaje Las Baleares	Por Calle Martín de Zamora entre Calle Málaga y Av. Américo Vespucio
4-26	Pasaje Colón	Pasaje vereda Sur entre Calle Bello Horizonte y Calle Hernando de Magallanes
4-27	Pasaje Las Malvas	Entre Calle Del Inca y El Director
4-28	Calle Reverendo Padre Werner Fromm	En Calle Manquehue Norte entre Calle San Olav y Los Militares
4-29	Pasaje Dra. Cora Meyers	En calle San Olav entre Calle Escandinavia y Av. Manquehue Norte
4-30	Pasaje Lorena Warren	En Calle Los Militares entre Calle Warren Smith y Flor de Azucena





En Las Condes existe un amplio número de inmuebles patrimoniales y significativos barrios con identidad e historia. Todos ellos forman parte del patrimonio urbano de la comuna, el cual expresa parte de la historia colectiva de una sociedad. Las construcciones y espacios públicos que los estructuran reflejan particularidades sociales y culturales de un contexto temporal determinado, permitiendo con su existencia fomentar la cultura e identidad local. Es por esto por lo que su protección, rehabilitación y recuperación son claves para el fortalecimiento de dicha identidad y del sentido de pertenencia de las personas con el territorio en el que viven.<sup>11</sup>

El propósito entonces es aportar por medio del diseño urbano y de la adecuación de los espacios públicos a la protección, recuperación, valorización y cuidado. Esta estrategia se potencia a través de dos grandes operaciones:

Primera, se propone implementar cuatro circuitos patrimoniales en la comuna: Los Dominicos, El Golf Norte y Sur, Cerro San Luis y Nuevas Las Condes. Esta selección se debe a que son zonas que presentan una alta presencia de inmuebles patrimoniales. El objetivo es darle una lectura unitaria al patrimonio urbano de la comuna, agrupando por proximidad a las distintas edificaciones en los circuitos propuestos y surtiéndolos de intervenciones menores que los reconozcan y valoricen bajo un mismo lenguaje de intervención del espacio público en que se emplazan.

Para ello, se plantea la posibilidad de ejecutar algunas operaciones como: utilizar franjas de tratamiento de suelo particular frente a las obras patrimoniales, siendo posible la opción de usar piedra y/o adoquines, debido a la nobleza del material y a su ya reconocida utilización en edificios de carácter patrimonial. La idea es que las franjas sirvan para señalar las obras del circuito a los peatones, pero también para disminuir la velocidad de los automóviles y ciclos frente a las obras protegidas, anunciando su presencia en la vía. Se prevé también dotarlos de una iluminación especial, de carácter escénico, exceptuando en casos donde se trate de viviendas particulares en uso. Y, por último, instalar elementos de señalética e información que los identifiquen y den cuenta de su historia. Todas

estas intervenciones se proponen con el objetivo de dar cuenta de la relevancia histórica y arquitectónica que tienen dichos inmuebles para la ciudad.

Segunda, poner en valor y proteger ese mosaico de formas de vivir en Las Condes, preservando sus valores urbanísticos y patrimoniales, que es uno de los objetivos del PRCLC desde su origen, producto de la participación de la comunidad que concordó preservar el 70% del territorio urbano comunal en baja densidad y con uso de suelo preferentemente residencial en barrios de baja altura.

Se trata de fortalecer barrios como: El Golf Norte y Sur, sector del Estadio Español, la Plaza de la Capitania, Estadio Italiano, Hogar Español, la Plaza de la Concordia, Sebastián Piñera, Los Dominicos Bajo, Los Dominicos, La Foresta, San Damián, San Carlos de Apoquindo, sector de Cooperativas, Colón 8.000, Nueva Las Condes, y reconocer y consolidar otros cuyos límites son más difusos.

Tal como se indicó en el acápite IV Espacios Públicos Inclusivos, se elaborará con participación de las comunidades la "Guía de Diseño del Espacio Público Comunal" para cada barrio, que fomente sus particularidades y defina los lineamientos de intervención futuros, en temas como arborización, iluminación y mobiliarios. La misión de la Guía es preservar y potenciar aquellos elementos urbanos que les confieren identidad, protegiendo además su patrimonio urbano y arquitectónico. Creemos que estas operaciones en el espacio público pueden promover la identidad y memoria de un lugar, fortaleciendo el vínculo de las personas con sus barrios.

Por último, estas operaciones también tienen como objetivo promover la actividad turística dentro de la comuna, vinculando al patrimonio con una oferta de actividades y programas culturales que la caracterizan, destacando a aquellos bienes culturales inmateriales que tienen como escenario el patrimonio físico.

Una de las iniciativas la constituye el desarrollo de una aplicación digital que muestre los circuitos patrimoniales propuestos y entregue información histórica sobre los distintos inmuebles que los componen. Además, se quiere vincular dichos circuitos con las ofertas culturales de la Corporación Cultural de Las Condes, el Teatro Municipal, los museos municipales y galerías privadas que se emplazan dentro del territorio comunal. Paralelamente se identificarán aquellos espacios públicos asociados al patrimonio que permitan el desarrollo de actividades culturales al aire libre, como conciertos u otras actividades ligadas a la cultura.

#### Objetivos Específicos

1. Poner en relevancia y proteger el patrimonio arquitectónico y urbano de Las Condes.
2. Crear nuevos Circuitos Patrimoniales en distintas zonas de la comuna.
3. Consolidar y proteger la identidad, imagen y patrimonio urbano de los barrios típicos de Las Condes.

#### Estrategias, Proyectos y/o Acciones

1. Conectar los Monumentos Históricos, Zonas Típicas e Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica por medio de circuitos que ofrezcan variedad y vitalidad.
2. Implementar Circuitos Patrimoniales: Los Dominicos, El Golf Norte y Sur, Cerro San Luis y Nuevas Las Condes, potenciando la historia, arquitectura, arte e identidad.
3. Elaborar los lineamientos de intervención patrimonial del mejoramiento del Parque Los Dominicos recientemente ejecutado, con el propósito de su adecuada mantención y normas para intervenciones futuras.
4. Elaborar una "Guía de Diseño del Espacio Público Comunal" para los diferentes barrios, protegiendo su imagen y patrimonio urbano.
5. Elaborar catastro de potenciales inmuebles, zonas de interés patrimonial y actividades culturales, abarcando distintos periodos históricos, estilos arquitectónicos, y manifestaciones artísticas.
6. Construir aplicaciones digitales para integrar los distintos circuitos patrimoniales propuestos y dar información histórica sobre la comuna, su evolución urbana y arquitectónica.



V.- IDENTIDAD Y MEMORIA: CIRCUITOS PATRIMONIALES (LP)

CODIGO Y NOMBRE CP	NOMBRE CALLES CP	TRAMO	EXTENSION APROXIMADA	
5-01 CIRCUITO PATRIMONIAL LOS DOMINICOS	Av. Apoquindo	Desde separación con Av. Las Condes hasta Parque Los Dominicos	1,93 km	
	Av. Tomás Moro	Desde Volcán Laíma hasta Av. Apoquindo	0,27 km	
	Calle Patagonia	Desde Av. Apoquindo hasta Av. Padre Hurtado Sur	0,33 km	
	Av. Padre Hurtado Sur	Desde Calle Patagonia hasta Calle Cuyampa	1,21 km	
	Av. Cristóbal Colón	- 1er Tramo: Av. Cristóbal Colón, desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Calle La Escuela - 2do Tramo: Calle La Escuela desde Av. Cristóbal Colón hasta Consultorio Aníbal Ariztia	- 1er Tramo: 0,5 km - 2do Tramo: 0,18 km Total: 0,7 km	Total: 1,05 km
	Calle La Quebrada	Desde Av. Cristóbal Colón hasta Vital Apoquindo	0,31 km	
	Vital Apoquindo	Desde Calle La Quebrada hasta Los Baños de Apoquindo	0,07 km	
	Camino El Alba	Desde Camino Padre Hurtado Norte - Parque Los Dominicos hasta Camino El Observatorio	0,57 km	
5-02 CIRCUITO PATRIMONIAL NUEVA LAS CONDES	Camino El Observatorio	Desde Camino El Alba hasta Observatorio U. de Chile	1,56 km	
	Rosario Norte	Desde Av. Presidente Riesco hasta Av. Alonso de Córdova	0,4 km	
	Cerro El Plomo	Desde Rosario Norte hasta Calle Estocolmo	0,66 km	
	Av. Presidente Riesco	Desde Rosario Norte hasta Villa San Luis	0,23 km	
	Calle Urano	Desde Av. Presidente Riesco hasta Cerro El Plomo	0,15 km	
	Paseo Zona Corpartes	Desde Rosario Norte, zona Corpartes	0,07 km	
5-03 CIRCUITO PATRIMONIAL EL GOLF	Villa San Luis	Desde poniente Villa San Luis	0,15 km	
	Av. Presidente Errazuriz	Desde Calle San Crispin hasta Av. Américo Vespucio	1,03 km	
	Av. El Golf - Gertrudis Echeñique	- 1er Tramo: Calle Gertrudis Echeñique, Desde Av. Presidente Errazuriz hasta Av. Apoquindo - 2do Tramo: Av. El Golf, Desde Av. Apoquindo hasta Av. Presidente Riesco	- 1er Tramo: 0,52 km - 2do Tramo: 0,41 km Total: 0,93 km	Total: 3,03 km
	Calle Asturias	Desde Av. Presidente Errazuriz hasta Inmueble de Conservación Histórica	0,37 km	
5-04 CIRCUITO PATRIMONIAL CERRO SAN LUIS	Av. Presidente Riesco	Desde Av. El Golf hasta Av. Américo Vespucio	0,7 km	
	Calle Rosario Orrego	Desde Av. Presidente Riesco hasta Calle El Quisco	0,07 km	
	Calle El Quisco	Desde Calle Rosario Orrego hasta Calle Cristal de Abelli / Calle Las Penas	0,20 km	
	Calle Cristal de Abelli	Desde Calle El Quisco / Calle Las Penas hasta Av. Presidente Riesco	0,42 km	
	Calle Las Penas	Desde Calle El Quisco / Calle Cristal de Abelli hasta el fin de tramo en el Cerro San Luis	0,23 km	
Av. Presidente Riesco	Desde Rosario Orrego hasta Av. El Golf	0,38 km	Total: 1,38 km	

#### 04A.- Propuesta General

Las Condes tiene como objetivo consolidarse como una comuna natural, sostenible, conectada, vital y patrimonial. A partir de estos lineamientos se ofrece una propuesta integrada de la imagen objetivo para la comuna. Que incluye 116 obras y proyectos de movilidad y espacio público, que son relevantes para alcanzar dicho objetivo. Se comprende que esta propuesta total de acciones es imposible materializarla en un corto o mediano plazo, menos en el horizonte legal establecido para la actualización de los planes reguladores comunales y, por ende, de los PIIMEP, puesto que la cuantía de recursos necesarios para ello, superan con creces las próximas administraciones de esta comuna. Sin perjuicio de ello, las estrategias, proyectos y/o acciones, tienen el valor de mantener su vigencia en el tiempo. Por tanto, la priorización que se ofrece es meramente técnica, ya que ella resultará del proceso de participación ciudadana, que, si bien no es vinculante, aportará luces a quienes deben aprobar el Plan, es decir al Concejo Municipal.

Como se señalara, la propuesta busca compatibilizar la Estrategia Espejo elaborada por la Municipalidad, que pone a las personas en el centro, accionando sobre variables como la integración, modernización, bienestar y sostenibilidad para lograr alcanzar mayores niveles de calidad de vida de la comunidad, con el desarrollo urbanístico de la comuna, que mira tanto las políticas nacionales en esta materia, como también las directrices de los órganos internacionales multilaterales y, en especial, aquellas asociadas a la sostenibilidad planetaria, producto del cambio climático que se experimenta.

En línea con lo anterior, se trata de crear las condiciones para una mejor calidad de vida de las personas en el medioambiente urbano, estimulando la descentralización, equidad, integración social, participación, identidad,

compromiso, calidad, eficiencia, adaptabilidad, resiliencia y seguridad, en búsqueda de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), con acuerdo a la riqueza, recursos y actividad económica de esta comuna.

Por tanto, se está frente a una propuesta integral que responde a los objetivos indicados y, al mismo tiempo, pretende consolidarse como el instrumento complementario a la planificación territorial, que recoge los distintos intereses comunales y los encauza en intervenciones que buscan aprovechar las potencialidades, asumir los desafíos y, enfrentar los riesgos y limitaciones que presenta el territorio comunal y su administración.

Todos los proyectos y acciones se agruparon en las cinco orientaciones de imagen objetivo expuestas en el capítulo precedente: Paisaje Natural Precordillerano; Infraestructura Verde Sustentable; Red de Movilidad Integrada; Espacios Públicos Inclusivos; e Identidad y Memoria. Los objetivos y las estrategias, proyectos y/o acciones de cada una de ellas unificadas o integradas, dan forma a este PIIMEP, y posibilitan la materialización de la **Imagen Objetivo Integral**, para dotar a la comuna no sólo de un salto cuantitativo en cuanto a estándares se refiere, sino por, sobre todo, de un **salto cualitativo**.

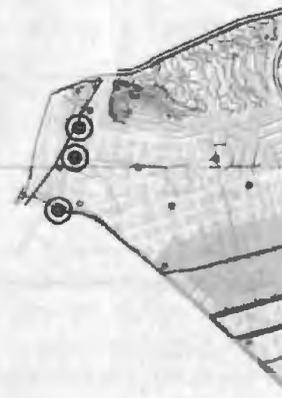
Dentro de las cinco orientaciones de imagen objetivo coexisten 16 subcategorías: parques naturales, pie andino y asociados a cerros islas y quebradas (11), accesos Parque Cordillera (5), avenidas parques (8), rutas verdes (13), ciclovías (25), zonas compartidas (4), consolidaciones (3), corredores (9), estacionamientos de bicidetas, intercambios modales (4), rampas y pasarelas peatonales (2), paseos y conjuntos de paseos (6), mejoramientos de baños (7), mejoramiento de espacios públicos (10), recuperación de pasajes públicos (7), y rutas patrimoniales (4).

Las Condes



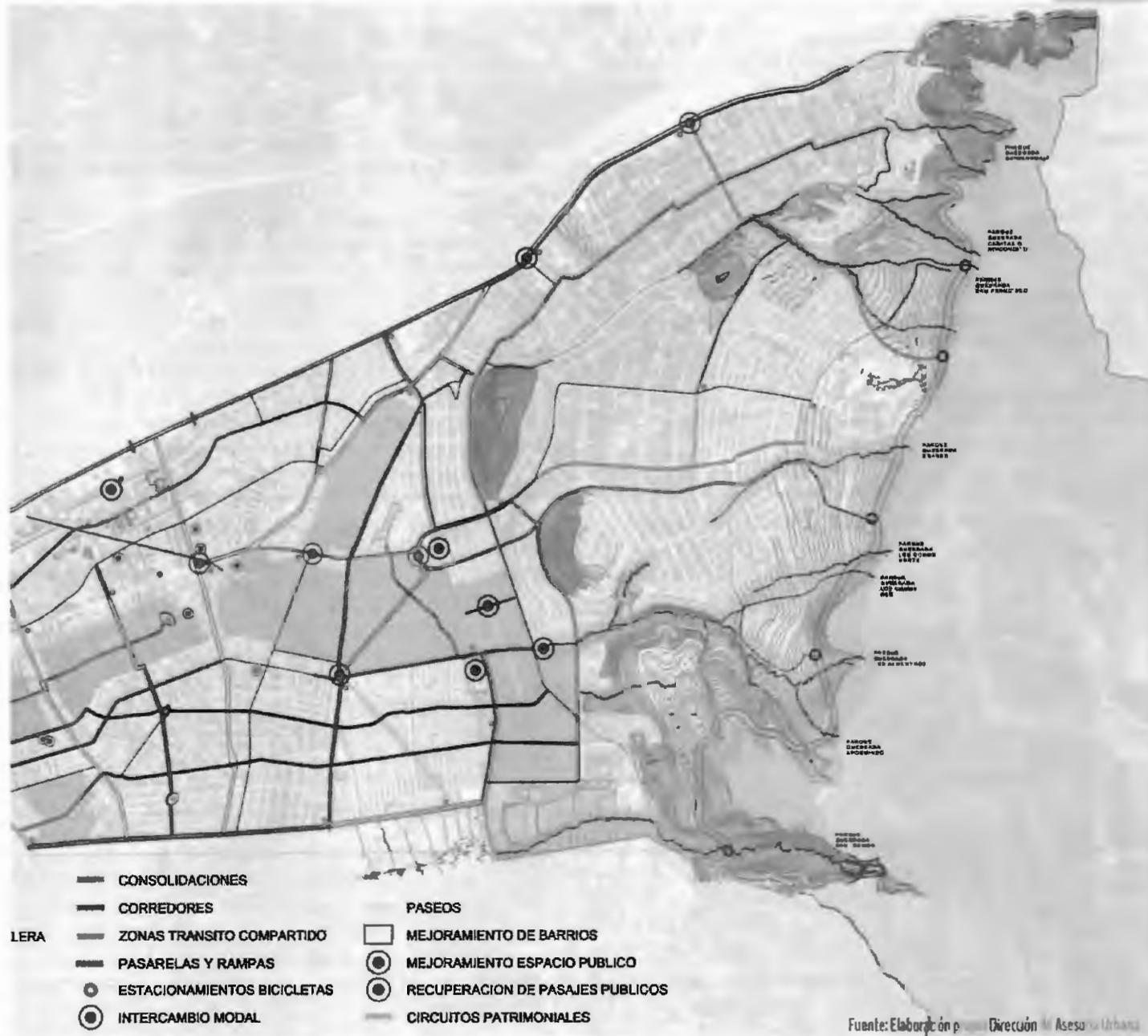
Limpia  
Atractiva  
Segura

Caminable  
Ordenada  
Natural  
Dinámica  
Evocadora  
Sostenible



-  PARQUE PIE ANDINO
-  PARQUES CERROS ISLA
-  PARQUES QUEBRADAS
-  ACCESOS PARQUE CORDIL
-  AVENIDAS PARQUES
-  RUTAS VERDES
-  CICLOVIAS

Figura N° 11  
Imagen Objetivo Integral



## 04B.- Criterios de Selección de Proyectos

Como se indicara la propuesta original (que fuera incorporada al PLADECO vigente) ofrecía 119 estrategias, proyectos y/o acciones, que demanda una cuantía no menor de recursos financieros, razón por la cual, la priorización técnica ha considerado un Plan con sólo 57 de ellas, sin embargo, no se debe olvidar que la prelación definitiva acontecerá una vez llevado a efecto el proceso de participación ciudadana, por el Concejo Municipal previo a la aprobación de éste.

En consecuencia, los criterios de selección de las 56 estrategias, proyectos y/o acciones que comprenden este Plan, obedecen fundamentalmente a la significación y factibilidad de estas. Significación, comprendida en cuanto a la relevancia o trascendencia para la consecución de los objetivos; y, Factibilidad, percibida en tanto la viabilidad de materializarse en el horizonte de tiempo del Plan con los recursos humanos y financieros disponibles.

De tal modo, desde el punto de vista de la factibilidad, es importante dotar de continuidad a estrategias, proyectos y/o acciones ya iniciadas y en ejecución, que precisan finalizarse para que puedan adquirir la significación que se busca en materias de sostenibilidad urbana e integración y cohesión social. A modo de ejemplo, proyectos de ciclovías que une aquellos tramos discontinuos o que se empalman rutas intercomunales; los paseos y zonas de tránsito compartido que complementan las existentes y otorgan carácter a barrios residenciales; la consolidación de accesos al Parque Cordillera, utilizados hoy en día de manera informal; y, aquellos proyectos y acciones que se encuentran incorporados en el PRCLC y aún están inconclusas.

Existen también proyectos y/o acciones ya iniciadas, pero que por su significación deben finalizarse y/o mantenerse. A modo de ejemplo, las etapas que restan al proyecto del Parque Observatorio Cerro Calán o, el Parque Los Dominicos, que requirió una importante destinación de recursos financieros, para revalorizar la Zona Típica de la Iglesia de San Vicente Ferrer y su área comercial.

Además, también se incorporan estrategias, proyectos y/o acciones en zonas o sectores con deterioro o carenciados,

que precisan inversiones para la recuperación del capital físico inmobiliario existente, en los que aplican tanto los criterios de significación y factibilidad. En estos casos, se trata de estrategias, proyectos y/o acciones que buscan mejoras sustantivas en calidad de vida y, por tanto, implican resultados de progresos en cohesión y capital social.

Adicionalmente, a los dos criterios indicados, se buscó que las estrategias, proyectos y/o acciones, contribuyesen a más de una de las orientaciones de imagen objetivo, con el propósito de que la comunidad de Las Condes se sienta interpretada con ellos y vean la respuesta a sus anhelos mayoritarios.

También es conveniente mencionar que algunas de las estrategias, proyectos y/o acciones están asociadas a proyectos de infraestructura de ministerios o empresas públicas, las cuales se encuentran en fases iniciales de estudios o ejecución, por tanto, todas las derivadas de ellas se han pospuesto en el tiempo, con el propósito de evaluarlas adecuadamente en función de los resultados finales de ellas.

Bajo los criterios de selección expuestos, en el acápite siguiente se ofrece la propuesta de las 57 estrategias, proyectos y/o acciones que dan forma a este PIIMEP, las que como se ha indicado, se encuentran priorizadas desde una perspectiva netamente técnica y se somete a consideración de la comunidad y de la administración.

Considerando las 16 subcategorías detalladas previamente, que conforman las cinco orientaciones de imagen objetivo, las estrategias, proyectos y/o acciones se agrupan de la siguiente manera: parques naturales, pie andino y asociados a cerros islas y quebradas (6), accesos Parque Cordillera (2), avenidas parques (6), rutas verdes (4), ciclovías (9), zonas compartidas (4), rampas y pasarelas peatonales (2), consolidaciones (2), corredores (5), estacionamientos de bicicletas, intercambios modales (2), paseos y conjuntos de paseos (4), mejoramientos de barrios (2), mejoramiento de espacios públicos (3), recuperación de pasajes públicos (2), y rutas patrimoniales (3).

## 04C.- Propuesta PIIMEP Las Condes

La propuesta del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de Las Condes, que se compone de 57 estrategias, proyectos y/o acciones, se puede observar a continuación en la Figura N° 12.

45

### Simbología Propuesta PIIMEP Las Condes

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|    | PARQUE PIE ANDINO [1 - 01]   |    | CORREDOR PADRE HURTADO [3 - 34]                       |
|    | PARQUE CERRO APOQUINDO [1 - 02]  |    | CORREDOR CRISTOBAL COLON [3 - 35]                     |
|    | PARQUE CERRO CALAN [1 - 03]  |    | CORREDOR FRANCISCO BILBAO [3 - 36]                    |
|    | PARQUE QUEBRADA CODOS NORTE Y SUR [1 - 06]   |    | CORREDOR LAS CONDES [3 - 37]                          |
|    | PARQUE QUEBRADA SAN FRANCISCO [1 - 07]   |    | ZONA TRANSITO COMPARTIDO                              |
|    | PARQUE QUEBRADA APOQUINDO [1 - 11]   |   | - BARRIO PRESIDENTE ERRAZURIZ [3 - 26]                |
|    | ACCESO AV. PLAZA [1 - 14]  |   | - BARRIO SAN PASCUAL Y LA CAPITANIA [3 - 27]          |
|    | ACCESO QUEBRADA SAN FRANCISCO [1 - 16]   |   | - BARRIO EL GOLF [3 - 28]                             |
|    | AV. PARQUE PAUL HARRIS - CAMINO LA POSADA [2 - 01]   |   | - NUEVA LAS CONDES [3 - 29]                           |
|    | AV. PARQUE PADRE HURTADO [2 - 02]  |    | ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS [3 - 42]                  |
|    | AV. PARQUE AVENIDA PLAZA [2 - 03]  |    | INTERCAMBIO MODAL                                     |
|    | AV. PARQUE CHARLES HAMILTON - AV. DEL MONTE [2 - 04]   |   | - MANQUEHUE [3 - 43]                                  |
|    | AV. PARQUE ALONSO DE CORDOVA - SEBASTIAN PIÑERA [2 - 05]   |   | - LOS DOMINICOS [3 - 44]                              |
|    | AV. PARQUE SANCHEZ FONTECILLA [2 - 07]   |    | RAMPA ACCESIBLE PASARELA PLAZA BRASILIA [3 - 47]      |
|    | RUTA VERDE MARTIN DE ZAMORA - ALONSO DE CAMARGO [2 - 09]<br>(M. de Zamora - M. Alonso Pinzón - A. de Camargo - Patricia) |    | RAMPA ACCESIBLE PASARELA KENNEDY - MANQUEHUE [3 - 48] |
|    | RUTA VERDE GENERAL BLANCHE [2 - 11]  |    | PASEO DIAGUITAS [4 - 01]                              |
|    | RUTA VERDE ISABEL LA CATOLICA - ALEJANDRO FLEMING [2 - 14]   |    | PASEOS EL GOLF NORTE [4 - 02]                         |
|  | RUTA VERDE TOMAS MORO - CHESTERTON [2 - 15]  |   | PASEOS EL GOLF SUR [4 - 03]                           |
|  | CICLOVIA PADRE HURTADO [3 - 01]  |  | PASEO LOS VILOS [4 - 04]                              |
|  | CICLOVIA PAUL HARRIS [3 - 02]<br>(Vital Apoquindo - Paul Harris - Camino La Posada)                                      |  | MANTENCION PASEOS EL GOLF NORTE EXISTENTES            |
|  | CICLOVIA ISABEL LA CATOLICA - ALEJANDRO FLEMING [3 - 05]   |  | MEJORAMIENTO DE BARRIOS                               |
|  | CICLOVIA AVENIDA PLAZA [3 - 07]  |   | - BARRIO COOPERATIVAS COLON ORIENTE [4 - 07]          |
|  | CICLOVIA CHARLES HAMILTON - AV. DEL MONTE [3 - 09]   |   | - BARRIO SAN PASCUAL Y LA CAPITANIA [4 - 09]          |
|  | CICLOVIA TOMAS MORO - CHESTERTON [3 - 11]  |  | MEJORAMIENTO ESPACIO PUBLICO                          |
|  | CICLOVIA SEBASTIAN ELCANO [3 - 19]   |   | - CANAL SAN CARLOS [4 - 14]                           |
|  | CICLOVIA LA GLORIA [3 - 20]  |   | - ROTONDA ATENAS [4 - 16]                             |
|  | CICLOVIA LOS POZOS (REMATE M. DE ZAMORA) [3 - 25]  |  | MANTENCION PARQUE LOS DOMINICOS [4 - 18]              |
|  | CONSOLIDACION PAUL HARRIS [3 - 30]   |   | RECUPERACION DE PASAJES PUBLICOS                      |
|  | CONSOLIDACION FRANCISCO BULNES CORREA [3 - 31]   |   | - PASAJE COLON [4 - 26]                               |
|  | CORREDOR APOQUINDO [3 - 33]  |   | - PASAJE LORENA WARREN [4 - 30]                       |
|   |  |  | CIRCUITO PATRIMONIAL LOS DOMINICOS [5 - 01]           |
|   |  |  | CIRCUITO PATRIMONIAL EL GOLF [5 - 03]                 |
|   |  |  | CIRCUITO PATRIMONIAL CERRO SAN LUIS [5 - 04]          |



Figura N° 12  
Propuesta PIIMEP Las Condes<sup>12</sup>



<sup>12</sup> Revisar Anexo PIIMEP Las Condes en formato grande, para ver detalle rodajes de proyectos.



## I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO

### I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO: PARQUE Y CORREDOR

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN / SUPERFICIE APROXIMADAS
1-01	Parque y Corredor Pie Andino	Parque y corredor lineal intercomunal, contiguo a la cota 1.000	- Parque lineal intercomunal contiguo a la cota 1.000 - 5 accesos al parque	- 12,16 km longitud - 468.628 m <sup>2</sup>

### I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO: PARQUES

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
1-02	Parque Apoquindo	Entre Vital Apoquindo / General Blanche / San Vicente Ferrer / Colina del Sur
1-03	Parque Cerro Calán	Entre Av. Paul Harris / Camino El Observatorio / Av. Charles Hamilton
1-05	Parque Quebrada Codos Norte y Sur	Referencia Parque Quebrada junto a Carlos Peña Otaegui y Av. San Carlos de Apoquindo
1-07	Parque Quebrada San Francisco	Referencia Parque Quebrada junto a Camino San Francisco de Asís
1-11	Parque Quebrada Apoquindo	Referencia junto Av. Francisco Bulnes Correa, San Ramón y Av. San Carlos de Apoquindo. Al lado del Parque Quebrada Los Almendros

### I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO: ACCESOS PARQUE CORDILLERA

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
1-14	Acceso por Av. Plaza	Límite suroriente Av. Plaza
1-15	Acceso por Quebrada San Francisco	Límite noroccidente Av. Plaza

## II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE

### II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE: AVENIDAS PARQUES

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
2-01	Av. Parque Paul Harris	- 1er Tramo: Paul Harris desde límite comunal sur hasta calle Fray Jorge - 2do Tramo: Camino La Posada desde Fray Jorge hasta Rotonda Av. Del Monte	- 1er Tramo: 1,1 km - 2do Tramo: 2,22 km Total: 3,32 km
2-02	Av. Parque Padre Hurtado	- 1er Tramo: Av. Padre Hurtado Norte desde Camino El Adra hasta Av. Presidente Kennedy - 2do Tramo: Av. Padre Hurtado Sur desde límite sur hasta calle Patagonia	- 1er Tramo: 1,9 km - 2do Tramo: 2,81 km Total: 4,71 km
2-03	Av. Parque Avenida Plaza	Desde acceso Bosque Pie Andino hasta límite norte Av. Plaza (Parque Quebrada San Francisco)	3,1 km
2-04	Av. Parque Charles Hamilton - Av. Del Monte	- 1er Tramo: Charles Hamilton desde Av. Paul Harris hasta calle San José de la Sierra - 2do Tramo: San José de la Sierra desde Charles Hamilton hasta Av. Del Monte - 3er Tramo: Av. Del Monte desde San José de la Sierra hasta Rotonda Camino La Posada	- 1er Tramo: 1,94 km - 2do Tramo: 0,12 km - 3er Tramo: 0,68 km Total: 4,76 km

## II - INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE: AVENIDAS/PARQUES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
2-05	Av. Parque Alonso de Córdova – Sebastián Piñera	- 1er Tramo: Av. Alonso de Córdova desde límite comunal norte Av. Kennedy hasta Rotonda Atenas - Rotonda Atenas: contorno y centro de rotonda vehicular - 2do Tramo: Av. Sebastián Piñera desde Rotonda Atenas hasta Av. Francisco Bilbao - 3er Tramo: Av. Francisco Bilbao desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Av. Tomás Moro	- 1er Tramo: 3,25 km - Rotonda Atenas: 0,27 km - 2do Tramo: 1,55 km - 3er Tramo: 1,41 km Total: 6,48 km
2-07	Av. Parque Sánchez Fontecilla	- 1er Tramo: Av. Tajamar desde Av. Vitacura hasta Av. El Bosque - 2do Tramo: Mariano Sánchez Fontecilla desde Av. El Bosque hasta Av. Francisco de Bilbao	- 1er Tramo: 0,83 km - 2do Tramo: 1,94 km Total: 2,77 km

## II - INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE: RUTAS VERDES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
2-09	Ruta Verde Martín de Zamora - Alonso de Camargo	- 1er Tramo: Calle Martín Alonso Pinzón desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Sebastián Elcano - 2do Tramo: Calle Alonso de Camargo desde Av. Sebastián Elcano hasta Av. Padre Hurtado Sur - 3er Tramo: Calle Patricia desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 2,12 km - 2do Tramo: 3,16 km - 3er Tramo: 0,52 km Total: 5,8 km
2-11	Ruta Verde General Blanche	Por Camino El Alba, desde Padre Hurtado Norte, bordeando el Parque Los Dominicos, pasando por Patagonia y empalmado con General Blanche, hasta Av. Plaza	4,3 km
2-14	Ruta Verde Isabel La Católica - Alexander Fleming	- 1er Tramo: Av. Isabel La Católica desde calle Mariano Sánchez Fontecilla hasta división en Av. Alexander Fleming - 2do Tramo: Av. Alexander Fleming desde Av. Isabel La Católica hasta Calle Vital Apoquindo	- 1er Tramo: 2,45 km - 2do Tramo: 2,94 km Total: 5,39 km
2-15	Ruta Verde Tomás Moro - Chesterton	- 1er Tramo: Av. Tomás Moro desde límite comunal sur hasta Rotonda Atenas - 2do Tramo: Av. Tomás Moro desde Rotonda Atenas hasta Av. Apoquindo - 3er Tramo: Av. Chesterton desde Av. Apoquindo hasta Av. Padre Hurtado Norte - 4to Tramo: Calle Dunkerque desde Av. Padre Hurtado Norte, hasta Calle Cardenal Newman con Abadía (incluye contorno de plaza)	- 1er Tramo: 1,33 km - 2do Tramo: 1,01 km - 3er Tramo: 1,68 km - 4to Tramo: 0,89 km Total: 4,91 km



### III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA

#### III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CICLOVÍAS

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-01	Ciclovia Padre Hurtado	- Tramo Norte: Desde Caletera de Av. Kennedy hasta empalme Norte con Parque Los Dominicos - Tramo Sur: Desde límite comunal Av. Francisco Bilbao hasta empalme fin ciclovia existente en Av. Cristóbal Colón	- Ciclovia proyectada como parte de Corredor Av. Padre Hurtado - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Nueva Bilbao, (2) Av. A. Flemming, (3) Alonso de Camargo, (4) Av. Cristóbal Colón, (5) Camino el Alba, (6) Av. Chesterton y (7) Calle Las Verbenas	- 1,42 km (Padre Hurtado Norte) - 2,26 km (Padre Hurtado Sur) Total: 3,67 km
3-02	Ciclovia Paul Harris	- 1er Tramo: Calle Vital Apoquindo desde Nueva Bilbao hasta Paul Harris - 2do Tramo: Calle Paul Harris desde Vital Apoquindo hasta Camino la Posada - 3er Tramo: Camino La Posada desde Paul Harris hasta rotonda con Av. Del Monte	- Ciclovia proyectada a lo largo de Av. Paul Harris, como parte del proyecto de consolidación del eje - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Nueva Bilbao, (2) Av. A. Flemming, (3) Calle Patricia, (4) Av. Cristóbal Colón, (5) Camino el Alba, (6) Calle Charles Hamilton, (7) Estoril y (8) Av. Del Monte	- 1er Tramo: 0,57 km - 2do Tramo: 5,88 km a través de Av. Paul Harris - 3er Tramo: 2,21 km hasta rotonda Total: 8,66 km
3-05	Ciclovia Isabel La Católica - Alexander Fleming	- 1er Tramo: Calle Isabel La Católica hasta desvío en Calle Alexander Fleming - 2do Tramo: Por Calle Alexander Fleming desde Isabel La Católica hasta Calle Vital Apoquindo	- Ciclovia proyectada como continuación de circuito existente en calle Isabel La Católica - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Av. Américo Vesputio, (2) Calle José de Moraleda, (3) Sebastián Elcano, (4) Av. Manquehue sur, (5) Av. Tomas Moro, (6) Av. Padre Hurtado Sur y (7) Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 1,52 km - 2do Tramo: 2,95 km Total: 4,47 km
3-07	Ciclovia Avenida Plaza	- 1er Tramo: Desde acceso Pie Andino por Quebrada Los Codos Norte hasta empalme tramo existente en Av. General Blanche - 2do Tramo: Desde fin tramo existente en San Francisco de Asis hasta acceso a Pie Andino por Quebrada San Francisco	- Ciclovia proyectada para completar tramo existente en Av. Plaza, en sentido de la ruta de pendiente - Genera un circuito circular al unir ambos accesos por Quebradas San Francisco y Los Codos Norte a Pasen Pie Andino	- 1er Tramo: 0,9 km - 2do Tramo: 1,1 km Total: 2 km
3-09	Ciclovia Charles Hamilton - Av. Del Monte	- 1er Tramo: Calle Charles Hamilton desde Av. Paul Harris hasta empalme tramo existente que comienza en Fray Padre Subercaseaux - 2do Tramo: desde San Damián, donde finaliza el primer tramo existente, hasta empalme segundo tramo existente, que comienza en Camino San Antonio - 3er Tramo: Av. Del Monte desde rotonda San José de la Sierra hasta unión con ciclovia proyectada por Camino La Posada	- Continuación de ciclovia existente en calle Charles Hamilton - Conexión con ciclovia proyectada en Camino La posada a través de la rotonda	- 1er Tramo: 0,65 km - 2do Tramo: 1,4 km - 3er Tramo: 0,8 km Total: 2,85 km
3-11	Ciclovia Tomás Moro - Chesterton	- 1er Tramo: Calle Tomás Moro Desde límite comunal sur hasta Rotonda Atenas - Rotonda Atenas: Ambas direcciones, perimetral a la rotonda - 2do Tramo: Calle Tomás Moro desde Rotonda Atenas hasta Av. Chesterton - 3er Tramo: Av. Chesterton desde Apoquindo hasta Av. Padre Hurtado	- Ciclovia proyectada en eje Norte-Sur comunal - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Av. A. Flemming, (2) Alonso de Camargo, (3) Av. Cristóbal Colón, (4) Calle Choapa, y (5) Av. Padre Hurtado Norte	- 1er Tramo: 1,43 km - Rotonda Atenas: 0,18 km - 2do Tramo: 1,03 km - 3er Tramo: 1,58 km Total: 4,22 km

II - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CICLOVIAS

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-19	Ciclovia Sebastián Elcano	Por Av. Sebastián Elcano desde Av. Francisco Bilbao hasta Calle Martín de Zamora	- Ciclovia de conexión entre circuitos propuestos - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Latadía, (2) Av. Isabel La Católica, (3) José de Moraleda, (4) Calle Martín Alonso Pinzón y (5) Av. Cristóbal Colón	1,65 km
3-20	Ciclovia La Gloria	Remate Ciclovia Calle Rosa O'Higgins por calle La Gloria, entre Av. Apoquindo y Los Militares	Remate de Ciclovia existente, para conexión con propuesta de circuito Calle Los Militares	0,34 km
3-25	Ciclovia Los Pozos (remate de Martín de Zamora)	Por Calle Los Pozos desde Av. Hernando de Magallanes hasta cruce con Av. Tomás Moro	- Ciclovia de remate de circuito existente calle Martín de Zamora - Conexiones con circuitos propuestos en (1) Hernando de Magallanes, (2) Av. Sebastián Piñera y (3) Av. Tomás Moro	0,7 km

III - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ZONAS DE TRÁNSITO COMPARTIDO

CODIGO Y NOMBRE ZTC	NOMBRE CALLES ZTC	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-26	Calle Unamuno	Desde Av. Presidente Errázuriz hasta Calle San Gabriel	0,37 km
	Calle Marné	Desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Calle San Crescente	0,19 km
	Calle Baztan	Desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Calle Galicia	0,26 km
	Calle Galicia	Desde San Gabriel hasta Av. Presidente Errázuriz	0,24 km
ZONA TRÁNSITO COMPARTIDO	Calle Hundaya	- 1er Tramo: Desde San Gabriel hasta Av. Presidente Errázuriz - 2do Tramo: Desde Presidente Errázuriz hasta Av. Apoquindo	- 1er Tramo: 0,19 km - 2do Tramo: 0,53 km Total: 0,72 km
	Calle Navarra	Desde San Gabriel hasta Calle Alcántara	0,2 km
BARRIO PRESIDENTE ERRÁZURIZ	Calle León	Desde San Gabriel hasta Calle Alcántara	0,42 km
	Calle Toledo	Desde Calle Navarra hasta Calle Martín de Zamora	0,22 km
	Calle Oviedo	Desde Calle Navarra hasta Calle León	0,12 km
	Calle Enrique Foster Sur	Desde Presidente Errázuriz hasta Calle Napoleón	0,44 km
Av. Gertrudis Echeñique		Desde Presidente Errázuriz hasta Av. Apoquindo	0,54 km
	3-27	Calle Albacete	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Félix de Amesti
ZONA TRÁNSITO COMPARTIDO	Calle Cuenca	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Félix de Amesti	0,21 km
	Calle Soria	Desde Calle Albacete hasta Calle Martín de Zamora	0,32 km
BARRIO SAN PASCUAL Y LA CAPITANÍA	Calle Las Pataguas	Desde Calle Soria hasta Calle Félix de Amesti	0,14 km
	Calle Cruz del Sur	- 1er Tramo: Desde Calle Cuenca hasta Calle Del Inca - 2do Tramo: Desde Calle Del Inca hasta Av. Apoquindo	- 1er Tramo: 0,25 km - 2do Tramo: 0,45 km Total: 0,7 km
	Calle Félix de Amesti	Desde Calle Martín de Zamora hasta Av. Apoquindo	0,83 km
			Total:
			3,72 km
			Total:
			7,81 km

III - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ZONAS DE TRANSITO COMPARTIDO

CODIGO Y NOMBRE ZTC	NOMBRE CALLES ZTC	TRAMO	EXTENSION APROXIMADA	
3 - 27 ZONA TRANSITO COMPARTIDO BARRIO SAN PASCUAL Y LA CAPITANIA	Calle La Serena	Desde Calle Del Inca hasta Martin de Zamora	0,32 km	
	Calle Evaristo Lillo	Desde Calle Del Inca hasta Av. Apoquindo	0,46 km	
	Calle Algeriras	Desde Calle Del Inca hasta Martin de Zamora	0,29 km	
	Calle San Pascual	Desde Av. Apoquindo hasta Martin de Zamora	0,73 km	
	Calle Nibaldo Correa	Desde Calle Del Inca hasta Martin de Zamora	0,24 km	
	Calle Rafael Sumucio	Desde Calle Del Inca hasta Martin de Zamora	0,23 km	
	Calle Antonia Salas	Desde Calle Del Inca hasta Martin de Zamora	0,23 km	
	Calle Pablo El Veronés	Desde Calle Del Inca hasta Martin de Zamora	0,23 km	
	Calle Teniers	Desde Calle Pablo El Veronés hasta Calle El Tintoretto	0,09 km	Total:
	Calle José de Rivera	Desde Calle Del Inca hasta Calle Teniers	0,16 km	7,81 km
	Calle El Tintoretto	Desde Calle Del Inca hasta Martin de Zamora	0,22 km	
	Calle Sebastián Elcano	Desde Calle Martin de Zamora hasta Calle Del Inca	0,22 km	
	Calle Luis Zegers	Desde Av. Apoquindo hasta Martin de Zamora	0,69 km	
	Calle La Reconquista	Desde Calle Del Inca hasta Martin de Zamora	0,25 km	
	Calle El Director	Desde Calle La Reconquista hasta Calle La Capitania	0,22 km	
Calle La Capitania	- 1er Tramo: Desde Calle Martin de Zamora hasta Calle El Director - 2do Tramo: Desde Calle Del Inca hasta Av. Apoquindo	- 1er Tramo: 0,17 km - 2do Tramo: 0,3 km Total: 0,47 km		
Rotonda La Capitania / Del Inca	Contorno rotonda entre Calle La Capitania y Calle Del Inca	0,35 km		
3 - 28 ZONA TRANSITO COMPARTIDO BARRIO EL GOLF	Calle Nuestra Señora de los Angeles	Desde Av. El Golf hasta Av. El Golf	0,38 km	
	Calle Bernardita	Desde Ntra. Sra. De los Angeles hasta Calle Alsacia	0,07 km	
	Calle San Francisco de Asis	Desde Ntra. Sra. De los Angeles hasta Av. Presidente Riesco	0,13 km	
	Calle Alsacia	Desde Av. Apoquindo hasta Calle San Francisco de Asis	0,42 km	
	Calle Las Torcazas	Desde Av. Apoquindo hasta Av. Presidente Riesco	0,5 km	
	Calle Jean Mermoz	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Las Torcazas	0,18 km	Total:
	Calle Hamlet	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Las Torcazas	0,27 km	3,24 km
	Calle El Dante	Desde Av. Presidente Riesco hasta Av. Américo Vespucio	0,3 km	
	Calle La Gioconda	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Golda Meir	0,2 km	
	Calle El Trovador	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Golda Meir	0,2 km	
	Calle Los Militares	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Golda Meir	0,21 km	
	Golda Meir	Desde Calle La Gioconda hasta Av. Américo Vespucio	0,18 km	

## III - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ZONAS DE TRÁNSITO COMPARTIDO

CODIGO Y NOMBRE ZTC	NOMBRE CALLES ZTC	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-29  ZONA TRÁNSITO COMPARTIDO  NUEVA LAS CONDES	Calle Pio XI	- 1er Tramo: Desde Los Militares hasta Av. Alonso de Córdova - 2do Tramo: Desde Alonso de Córdova hasta Av. Presidente Riesco	- 1er Tramo: 0,24 km - 2do Tramo: 0,09 km Total: 0,35 km
	Calle Warren Smith	Desde Los Militares hasta Av. Apoquindo	0,34 km
	Calle Flor de Azucena	Desde Los Militares hasta Av. Apoquindo	0,36 km
	Calle Badajoz	Desde Av. Alonso de Córdova hasta Av. Apoquindo	0,34 km
	Calle Carlos Martel	Desde Calle Badajoz hasta Calle Rosario Norte	0,11 km
	Calle Cerro El Plomo	Desde Alonso de Córdova hasta Av. Manquehue Norte	0,62 km
	Calle Urano	Desde Calle Cerro El Plomo hasta Av. Presidente Riesco	0,16 km
	Calle Balmoral	Desde Alonso de Córdova hasta Calle Los Militares	0,24 km
Calle O'Connel	Desde Alonso de Córdova hasta Av. Apoquindo	0,24 km	
			Total: 2,76 km

## III - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CONSOLIDACIONES

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-30	Consolidación Paul Harris	- 1er Tramo: Av. Paul Harris desde Camino El Alba hasta Fray Jorge - 2do Tramo: Camino La Posada desde Fray Jorge hasta Fernández Concha - 3er Tramo: Fernández Concha, conexión quiebre La Posada - 4to Tramo: La Posada desde Fernández Concha hasta rotonda de Del Monte	Consolidación y unificación de eje Paul Harris, apertura y habilitación de calles para generar un mismo perfil	- 1er Tramo: 3,75 km - 2do Tramo: 1,44 km - 3er Tramo: 0,08 km - 4to Tramo: 0,68 km Total: 5,95 km
3-31	Consolidación Francisco Bulnes Correa	Calle Francisco Bulnes Correa desde Camino El Alba hasta Camino San Francisco de Asís	Consolidación y unificación de eje Francisco Bulnes Correa, entre corredores proyectados	2,38 km

## III - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CORREDORES

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-32	Corredor Apoquindo	Av. Apoquindo desde Calle Manquehue hasta el Parque Los Dominicos	Unificación de imagen de Calle Av. Apoquindo como remate del eje más importante de la ciudad	2,06 km

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CORREDORES

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-34	Corredor Padre Hurtado	- 1er Tramo: Av. Padre Hurtado Sur desde límite comunal sur hasta intersección con Av. Cristóbal Colón, en empalme con tramo existente - 2do Tramo: Al frente del Parque Los Dominicos por calles Patagonia y Camino El Alba para conectar Padre Hurtado Sur y Padre Hurtado Norte - 3er Tramo: Av. Padre Hurtado Norte desde Camino El Alba hasta límite comunal norte Av. Presidente Kennedy	Unificación de imagen de calle Av. Padre Hurtado en tramos Norte y Sur	- 1er Tramo: 1,43 km - 2do Tramo: 0,65 km - 3er Tramo: 1,95 km Total: 4,03 km
3-35	Corredor Cristóbal Colón	- 1er Tramo: Desde el límite comunal poniente en Av. Tobalaba hasta intersección Av. Mañquehue - 2do Tramo: Desde calle Robinson Crusoe, en empalme con tratamiento de corredor ejecutado, hasta Av. Paul Harris	Unificación de imagen de Av. Cristóbal Colón con el fin de generar un mismo perfil de calle a lo largo del eje	- 1er Tramo: 1,6 km - 2do Tramo: 2,1 km Total: 3,7 km
3-36	Corredor Francisco Bilbao	Av. Francisco Bilbao desde el límite comunal poniente en Av. Tobalaba hasta Av. Padre Hurtado Sur	Unificación de imagen de Av. Francisco Bilbao, límite comunal sur	4,27 km
3-37	Corredor Las Condes	- 1er Tramo: Av. Las Condes desde bifurcación Av. Apoquindo hasta el límite comunal Norte Av. Presidente Kennedy - 2do Tramo: Av. Las Condes, acompañamiento del borde comunal norte paralelo a Av. Presidente Kennedy hasta Av. Quinchamalí	Unificación de imagen de Av. Las Condes, desde su bifurcación con Av. Apoquindo hasta acompañar el límite norte comunal	- 1er Tramo: 3,74 km - 2do Tramo: 3,55 km Total: 7,29 km

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS

CODIGO	NUMERACIÓN	UBICACIÓN
3-42	1	Andrés Bello / Isidora Goyenechea
	2	Andrés Bello / Av. Vitacura
	3	Isidora Goyenechea / Carmencita
	4	Isidora Goyenechea / Av. El Golf
	5	San Sebastián / Encamenderos
	6	Av. Apoquindo / San Crescente
	7	Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Presidente Errazuriz
	8	Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Cristóbal Colón
	9	Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Francisco Bilbao
	10	Av. Apoquindo / Alcántara
	11	Av. Apoquindo / Av. Américo Vespucio
	12	Av. Apoquindo / La Gloria
	13	Av. Apoquindo / Rosario Norte
	14	Calle La Capitanía / Del Inca

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS

CÓDIGO	NUMERACIÓN	UBICACIÓN
1-42	15	Av. Américo Vespucio / Av. Presidente Riesco
	16	Av. Sebastián Elcano / Martín Alonso Pinzón / Alonso de Camargo
	17	Av. Sebastián Elcano / Calle Latadía
	18	Av. Apoquindo / Av. Sebastián Piñera
	19	Av. Francisco Bilbao / Av. Tomás Moro
	20	Av. Francisco Bilbao / Av. Sebastián Piñera
	21	Av. Sebastián Piñera / Av. Cristóbal Colón
	22	Av. Padre Hurtado Sur / Alonso de Camargo
	23	Av. Padre Hurtado Sur / Av. Cristóbal Colón
	24	Calle Patagonia / Av. Los Dominicos
	25	Av. Apoquindo / Av. Hernando de Magallanes
	26	Av. Las Condes / Av. Las Tranqueras
	27	Av. Las Condes / Av. Padre Hurtado Norte
	28	Av. Padre Hurtado Norte / Av. Presidente Kennedy
	29	Camino El Alba / Camino El Observatorio
30	Av. Francisco Bulnes Correa / Camino Las Flores	
31	Camino Las Flores / Av. Plaza	
32	Av. Las Condes / Estoril	
33	Av. Las Condes / San Francisco de Asís	

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: INTERCAMBIOS MODALES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	DESCRIPCIÓN
1-43	Intercambio Modal Manquehue	Estación de Metro Manquehue – Línea 1
1-44	Intercambio Modal Los Dominicos	Estación de Metro Los Dominicos – Línea 1

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: PASARELAS Y RAMPAS PEATONALES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	DESCRIPCIÓN
1-45	Rampa Accesible Pasarela Plaza Brasilia	Rampa accesible para pasarela existente en Plaza Brasilia. La pasarela une la comuna de Vitacura con Las Condes en su límite por Av. Kennedy. El lado de Vitacura tiene construida una rampa accesible.
1-46	Rampa Accesible Pasarela Kennedy – Manquehue	Rampa accesible para pasarela existente en Av. Kennedy altura Av. Manquehue (Colegio San Pedro Nolasco). La pasarela une la comuna de Vitacura con Las Condes.

## IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS

### IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: PASEOS

CODIGO / NOMBRE	NOMBRE CALLES	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
4-01	Paseo Diaguitas	Desde Cristóbal Colón hasta Calle Río Guadiana	0,41 km
4-02 PASEO EL GOLF NORTE	Dño Carlos	Desde Av. El Bosque Norte hasta Augusto Leguía Norte	0,27 km
	Carmencita	Desde Isidora Goyenechea hasta Av. Apoquindo	0,29 km
	Augusto Leguía Norte	Desde Isidora Goyenechea hasta Av. Apoquindo	0,27 km
	Reyes Lavalle	Desde Augusto Leguía Norte hasta Enrique Foster Norte	0,31 km
	Megdalena	Desde Isidora Goyenechea hasta Av. Apoquindo	0,2 km
4-03 PASEO EL GOLF SUR	Callao	Desde Av. El Bosque Central hasta Av. Gertrudis Echeñique	0,78 km
	Av. El Bosque Central	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,22 km
	Vecinal	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,22 km
	Augusto Leguía Sur	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,22 km
	San Crescente	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,21 km
	Enrique Foster Sur	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,20 km
	Hendaya	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,21 km
4-04	Paseo Los Vilos	Desde Calle Paloma hasta Av. Cristóbal Colón	0,42 km
			Total: 1,34 km
			Total: 2,06 km

### IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: MEJORAMIENTO DE BARRIOS

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	SUPERFICIE APROXIMADA
4-07	Barrio Cooperativas Colón Oriente	- 1er Sector: Av. Cristóbal Colón / Av. Paul Harris / Almirante Soublotte / Pilay / Av. Padre Hurtado Sur / Calle Río Molina / Talaveras de la Reina - 2do Sector: Nueva Bilbao / Vital Apoquindo / Av. Cristóbal Colón / Av. Padre Hurtado Sur	- 1er Sector: 0,4 km <sup>2</sup> - 2do Sector: 0,97 km <sup>2</sup> Total: 1,37 km <sup>2</sup>
4-09	Barrio San Pascual y La Capitanía	Calle Martín de Zamora / Las Malvas / La Hervería / Cruz del Sur / Albacete / Soría	0,78 km <sup>2</sup>

### IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO

CODIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
4-10	Canal San Carlos	Límite comunal poniente. Asociado a la Avenida Parque Sánchez Fontecilla
4-16	Flotonda Atenas	Flotonda Atenas
4-18	Parque Los Dominicos	Intersección Av. Apoquindo con Av. General Blanche

## IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS; RECUPERACIÓN DE PASAJES PÚBLICOS

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
A-26	Pasaje Colón	Pasaje vereda Sur entre Calle Bello Horizonte y Calle Hernando de Magallanes
R-30	Pasaje Lorena Warren	En Calle Los Militares entre Calle Warren Smith y Fior de Azucena

## V.- IDENTIDAD Y MEMORIA

## V.- IDENTIDAD Y MEMORIA: CIRCUITOS PATRIMONIALES (CP)

CÓDIGO Y NOMBRE CP	NOMBRE CALLES CP	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
5-01 CIRCUITO PATRIMONIAL LOS DOMINICOS	Av. Apoquindo	Desde separación con Av. Las Condes hasta Parque Los Dominicos	1,93 km
	Av. Tomás Moro	Desde Volcán Llaima hasta Av. Apoquindo	0,27 km
	Calle Patagonia	Desde Av. Apoquindo hasta Av. Padre Hurtado Sur	0,33 km
	Av. Padre Hurtado Sur	Desde Calle Patagonia hasta Calle Cuyampa	1,21 km
	Av. Cristóbal Colón	- 1er Tramo: Av. Cristóbal Colón, desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Calle La Escuela - 2do Tramo: Calle La escuela desde Av. Cristóbal Colón hasta Consultorio Anibal Ariztia	- 1er Tramo: 0,5 km - 2do Tramo: 0,18 km Total: 0,7 km
	Calle La Quebrada	Desde Av. Cristóbal Colón hasta Vial Apoquindo	0,31 km
	Vital Apoquindo	Desde Calle La Quebrada hasta Los Baños de Apoquindo	0,07 km
	Camino El Alba	Desde Camino Padre Hurtado Norte - Parque Los Dominicos hasta Camino El Observatorio	0,67 km
	Camino El Observatorio	Desde Camino El Alba hasta Observatorio U. de Chile	1,56 km
5-03 CIRCUITO PATRIMONIAL EL GOLF	Av. Presidente Errazuriz	Desde Calle San Crescente hasta Av. Américo Vespucio	1,03 km
	Av. El Golf - Gertrudis Echeñique	- 1er Tramo: Calle Gertrudis Echeñique, Desde Av. Presidente Errazuriz hasta Av. Apoquindo - 2do Tramo: Av. El Golf, Desde Av. Apoquindo hasta Av. Presidente Riesco	- 1er Tramo: 0,52 km - 2do Tramo: 0,41 km Total: 0,93 km
	Calle Asturias	Desde Av. Presidente Errazuriz hasta Inmueble de Conservación Histórica	0,37 km
	Av. Presidente Riesco	Desde Av. El Golf hasta Av. Américo Vespucio	0,7 km
5-04 CIRCUITO PATRIMONIAL CERRO SAN LUIS	Calle Rosario Orrego	Desde Av. Presidente Riesco hasta Calle El Quisco	0,07 km
	Calle El Quisco	Desde Calle Rosario Orrego hasta Calle Cristal de Abellí / Calle Las Penas	0,28 km
	Calle Cristal de Abellí	Desde Calle El Quisco / Calle Las Penas hasta Av. Presidente Riesco	0,42 km
	Calle Las Penas	Desde Calle El Quisco / Calle Cristal de Abellí hasta el fin de tramo en el Cerro San Luis	0,23 km
	Av. Presidente Riesco	Desde Rosario Orrego hasta Av. El Golf	0,38 km

Total:  
1,05 kmTotal:  
3,03 kmTotal:  
1,38 km

## 04D.- Alternativas de Desarrollo

Con el propósito de ejemplificar las propuestas y el enfoque del PIIMEP de Las Condes, a continuación, se ofrecen algunos proyectos seleccionados en cada categoría de intervención.

### I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO

#### parque pie andino [código: 1-01]

Es un parque cuyo desarrollo va contiguo a la cota 1.000 m.s.n.m. Se constituye como un área verde intercomunal, que se extiende al norte y sur por todas las comunas con piedemonte, y que aún en un mismo paseo los distintos accesos a la montaña, consolidándolos y sirviendo de umbral entre la ciudad y la cordillera. El paseo acompañará la extensión de la nueva Avenida Parque Pie Andino, cuyo trazado definitivo aún está en estudio.

Se propone la generación de un parque natural lineal por medio de intervenciones menores, que no alteren profusamente la

naturaleza y el carácter del lugar. Con esto se consolidará un paseo en el borde de la montaña que integre las áreas verdes existentes de la ruta con nuevas propuestas. Se trabajará en el lugar con elementos principalmente de origen natural, presentes en el paisaje precordillerano, como la piedra y la madera. Por otro lado, se propone su reforestación con especies nativas del sector para consolidar el parque natural.

El sendero conecta los puntos relevantes de la ruta, tanto en términos paisajísticos como prácticos, al enlazar el acceso oficial a los Parques Cordillera con algunos informales. Su extensión se complementa con zonas de observación, estancia, información y control para desarrollar una actividad segura y satisfactoria.

Figura N° 13  
Trazado Parque Pie Andino y Camino Pie Andino en el Plan Regulador Comunal y Trazado Alternativo



Figura N° 14  
Sendero de Conexión



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

### Categoría: ACCESOS PARQUE CORDILLERA

La propuesta es formalizar dos accesos al área del Parque Cordillera de la comuna. Uno de carácter informal y otro de carácter oficial. En específico, se propone edificar dos puntos de control de acceso con servicios para los visitantes. Estos ingresos se ubican a ambos extremos de Av. Plaza, que para la presente imagen objetivo se postula como ciclovía y avenida parque. Junto a esta operación, se propone la ya mencionada estructuración del Paseo y Parque Pie Andino, lo que permitiría

generar un circuito natural y de movilidad, que conecta la trama urbana con la zona precordillerana.

El acceso existente informal se ubica en el remate norte de Av. Plaza, a la altura del futuro Parque Quebrada Los Codos Norte [1-13]. El oficial corresponde al remate sur de Av. Plaza, a la altura del futuro Parque Quebrada San Francisco [1-15], por el cual se ingresa al Parque Natural La Plaza Sur, inaugurado el año 2019.

### acceso por avenida plaza sur [código: 1-15]

Se propone generar un punto de control de acceso al Parque Natural La Plaza Sur, provisto de servicios para los vecinos y visitantes del sector. Actualmente el ingreso cuenta solo con señalética. El Parque es administrado por la Asociación Parque Cordillera y corresponde a 12 hectáreas de la Universidad de Los Andes. Se postula como un espacio natural de protección de flora y fauna, que genera un acceso



Figura N° 15  
Acceso Parque Cordillera Avenida Plaza Sur

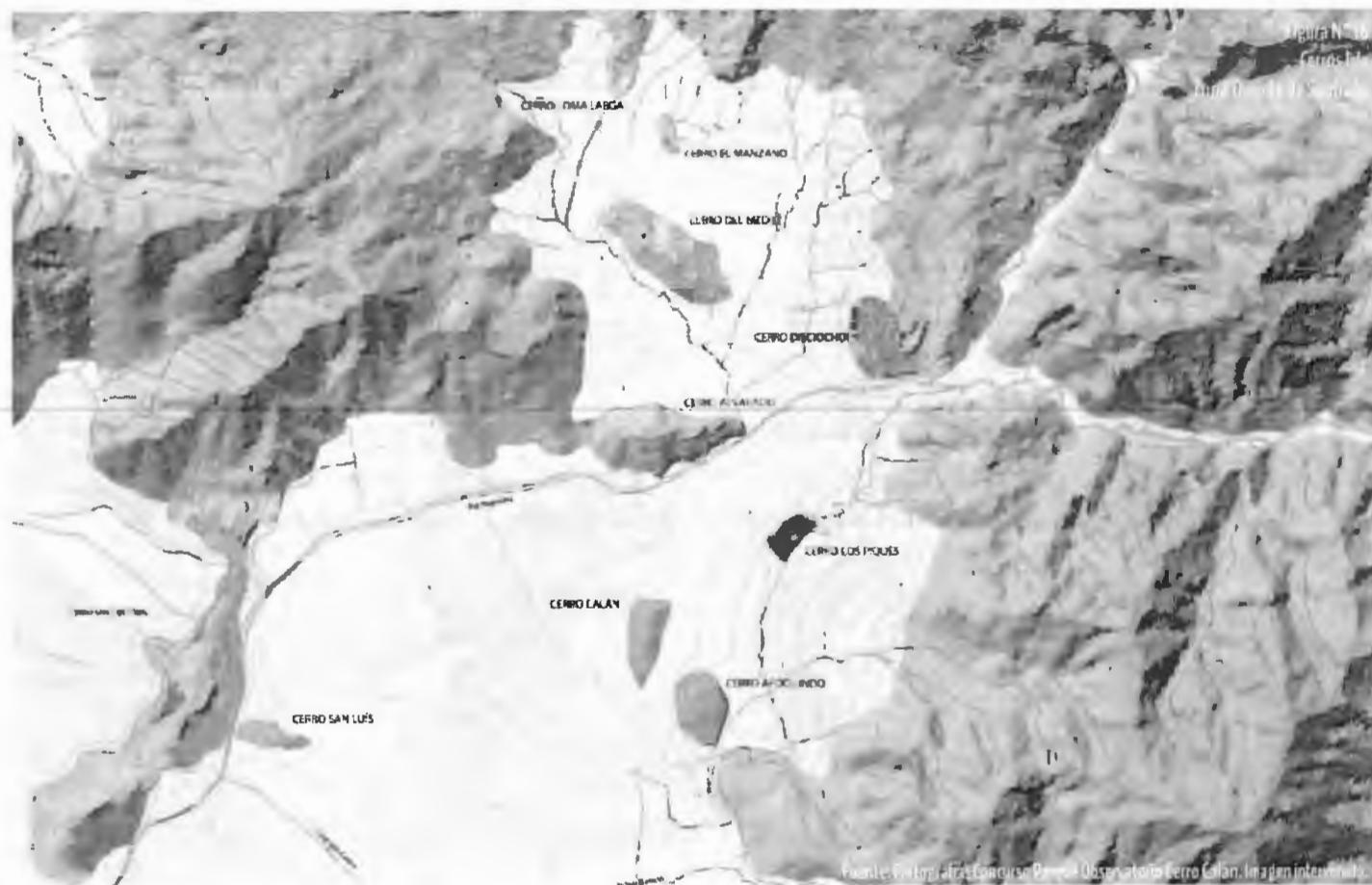
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

formal y controlado a la cordillera, donde se pueden realizar actividades deportivas, educativas, culturales y recreativas. Desde dicho Parque hay conexiones existentes con los senderos del Parque Nacional Aguas de Ramón y San Carlos de Apoquindo.

### Categoría: PARQUES CERROS ISLA

Como se puede observar en la Figura N° 16, cuatro de los diez cerros isla presentes en la zona oriente de Santiago se emplazan en el territorio comunal. Se ha seleccionado el Cerro Calán dentro de los proyectos priorizados. Esto debido a que ya existe un proyecto para el cerro, y el presente PIIMEP puede aportar en su proceso de ejecución.

Cabe mencionar que existe un anteproyecto para realizar un parque urbano en el Cerro Apoquindo igualmente. Por otro lado, existe interés privado de la Fundación Cultural Las Condes, propietaria del Cerro Los Piques, en ejecutar un proyecto de conservación del cerro en conjunto con la Universidad del Desarrollo.



## parque observatorio cerro calán [código: 1-03]

61

El día 28 de enero del 2021 se dio a conocer el resultado del Concurso Parque Observatorio Cerro Calán, obteniendo el primer lugar la oficina chilena Jadue-Livingstone, conformada por Paulina Livingstone y Javiera Jadue.

El concurso público fue convocado por la Municipalidad de Las Condes en colaboración con la Universidad de Chile y la Fundación Cerros Isla, y tuvo por objetivo seleccionar un proyecto de arquitectura, paisajismo y especialidades para un nuevo parque urbano de 45 hectáreas en el Cerro Calán. El parque será de uso recreacional, deportivo y educativo, con un enfoque en la astronomía y cuidado del medioambiente.

El objetivo del concurso fue desarrollar, consolidar y ordenar arquitectónicamente diferentes áreas y usos naturales existentes en el cerro, tales como: la conformación de un

mirador natural del valle, y el ordenamiento de rutas de senderismo, running y ciclismo, los cuales dada su informalidad y falta de regulación hoy están dañando los ecosistemas naturales del cerro.

En relación con el lineamiento de diseño se planteó una infraestructura mínima, la necesaria para dotar al cerro de accesibilidad y al mismo tiempo que resguarde los sectores donde se busca proteger y recuperar la naturaleza. El diseño seleccionado debía ser capaz de organizar y potenciar la multiplicidad de usos y funciones existentes en el cerro aun cuando parezcan incompatibles, además de recuperar la vegetación nativa y endémica de este patrimonio natural. El borde debía constituir un elemento clave, que no debía ser pensado como un límite o una

Figura N° 17

Imágenes e Isométrica del Proyecto Ganador Parque Observatorio Cerro Calán



Fuente: Parque Observatorio Cerro Calán, en <https://www.parquecerrocalan.cl/el-cerro-calán/>.

línea, sino más bien como una gradiente que media entre lo urbano y lo natural.<sup>13</sup>

El 19 de junio del 2021 se inauguró como prueba un nuevo sendero que bordea el Cerro Calán y forma parte de las obras del futuro parque urbano. El sendero tiene 2 km de largo, es accesible y en su recorrido contiene admirables

Figura N° 18

Imágenes de Sectores Construidos del Parque Observatorio Cerro Calán



Fuente: Parque Observatorio Cerro Calán, en <https://www.parquecerrocalan.cl/el-cerro-calán/>.

vistas a Santiago y sus cerros; dura 30 minutos aproximadamente y está conformado por tramos de maicillo, miradores y una pasarela elevada. En su extensión tiene poca pendiente, con el fin de facilitar el acceso de personas con movilidad reducida, peatones y bicicletas al cerro.

Figura N° 19

Entre el Cielo y la Tierra" – Primer Lugar Concurso de Fotografía Cerro Calán



Fuente: Tomás Reid Werner, autor. En: <https://www2.lascondes.cl/landing/concursofotografia/>

<sup>13</sup> Fuente de información: Bases técnicas del Concurso Parque Observatorio Cerro Calán En <https://www.parquecerrocalan.cl/concurso/>

Existen nueve quebradas dentro del territorio comunal. Todas ellas tienen el potencial de transformarse en parques naturales públicos, permitiendo el traslado del paisaje y la biodiversidad precordillerana al interior del tejido urbano. Al mismo tiempo, pueden constituirse como puntos de acceso consolidados a la montaña que con intervenciones menores permitan la conservación, protección y manejo sustentable de estas áreas ecológicas. Por otro lado, algunas de las quebradas como Apoquindo, San Ramón y San Francisco ponen en manifiesto la presencia de importantes recursos hídricos en Las Condes, los que también forman parte significativa de su patrimonio natural y deben ser puestos en valor.

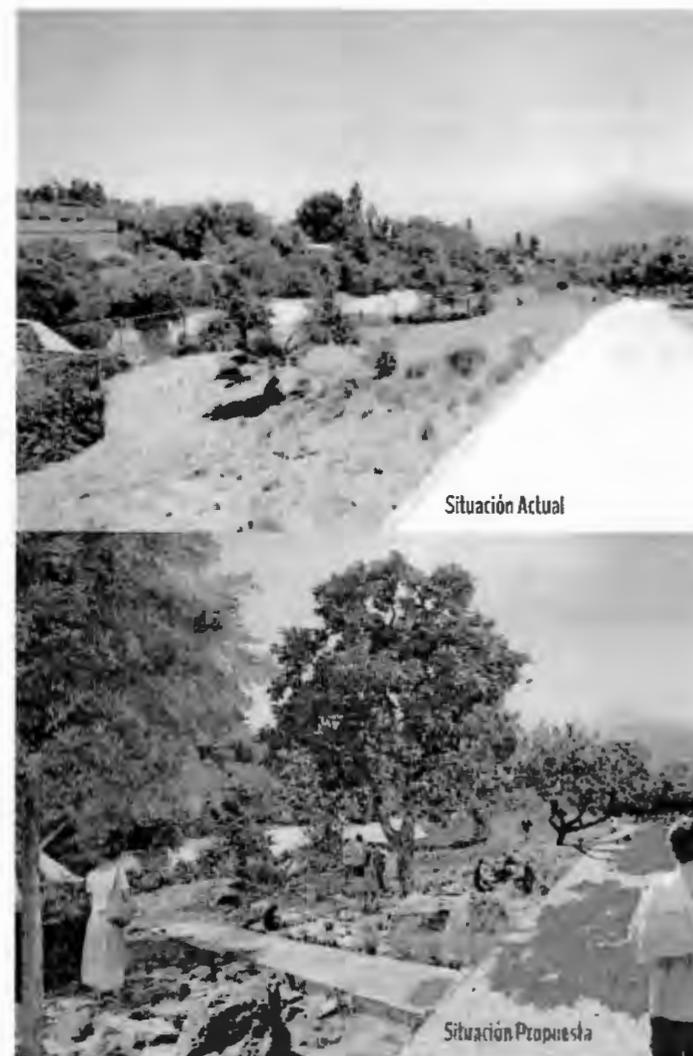
De las nueve quebradas, se seleccionaron dos: Parque Quebrada Codos Norte y Sur, y Parque Quebrada San Francisco. El interés radica en que es posible conectarlas a través de Av. Plaza. Consolidar ambos parques quebradas, con accesos al Parque Cordillera, permitiría generar un circuito en el pie de monte, que une al corredor Pie Andino con la trama vial comunal, a través de áreas verdes consolidadas.

### parque quebrada san francisco [código: 1-07]

Ubicada al costado de San Francisco de Asís, bordeando el Cerro Isla Los Piques. Se compone de una serie de piscinas de decantación, que guían el curso del agua y protegen de aluviones a las zonas aledañas. La idea del proyecto es consolidar el borde existente con zonas de estancia y observación del patrimonio natural.

Junto a esto, se proyecta la reforestación del terreno de la quebrada con vegetación nativa que ayude a filtrar el agua naturalmente, ilustrar las especies presentes en la precordillera y proveer de m<sup>2</sup> de áreas verdes a la ciudad, constituyéndose como un pulmón verde de la comuna.

Figura N° 20  
Imágenes de la Quebrada San Francisco en su Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

## II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE

A la generación de proyectos para nuevos parques comunales, se le suma el propósito de integrar en un mismo sistema las distintas tipologías y escalas de áreas verdes ubicadas en la comuna, aumentando el área de sombra sobre los espacios públicos. Actualmente no existe una conexión manifiesta entre sus masas verdes y, por otro lado, a pesar de contar con una alta presencia de arbolado urbano en las calles, estas hileras aparecen a veces disgregadas y/o incompletas. Por esta razón, se propone la generación de una malla verde compuesta por una serie de nuevas rutas verdes y la consolidación de avenidas parques, que constituyan nuevos corredores ecológicos vinculantes.

Además, en varios de los casos expuestos previamente dichos corredores se articulan con algunos circuitos patrimoniales propuestos debido a la existencia de monumentos históricos e inmuebles de conservación histórica en las áreas verdes de la comuna. Tal como sucede con el caso de la Iglesia San Vicente Ferrer en el Parque Los Dominicos, la Casona de Santa Rosa de Apoquindo, el Monasterio Benedictino en el cerro Los Piques y, el Observatorio Astronómico Nacional, en la cima del cerro Calán.

### Categoría: AVENIDAS PARQUES

Se propone un nuevo tratamiento del espacio público en algunas vías troncales de la comuna, que permita constituir las como avenidas parques. Las intervenciones consisten principalmente en la incorporación de equipamiento para peatones y ciclos que aproveche el espacio en aceras y bandejoneras centrales para instaurar el uso de parque lineal, con zonas de deporte, estancia y/o juegos infantiles. Además, se propone la plantación de nuevas especies vegetales y arbóreas que las provean de mayor cantidad de áreas verdes, priorizando las nativas y/o de bajo consumo hídrico. También consideran la realización de zonas de drenaje de aguas lluvias. Y en los casos en que se factible, se acompañará la extensión del parque con ciclovías, permitiendo que en esa vía convivan fluidamente peatones, ciclistas y vehículos.

A continuación, se proponen dos de las cinco Avenidas Parques seleccionadas: Av. Alonso de Córdova – Sebastián Piñera y Av. Charles Hamilton – Del Monte, para ejemplificar algunas de las operaciones a efectuar. Cabe mencionar que la avenida parque propuesta para Av. Padre Hurtado, se sitúa al mismo tiempo en la categoría de corredor, por lo que se expondrá más adelante. Lo mismo sucede con la avenida parque Av. Plaza, que se desarrolla en la categoría de ciclovías. Y con la avenida parque Av. Paul Harris expuesto en la categoría de consolidaciones.

### avenida parque alonso de córdova – sebastián piñera [código: 2-05]

Figura N° 21

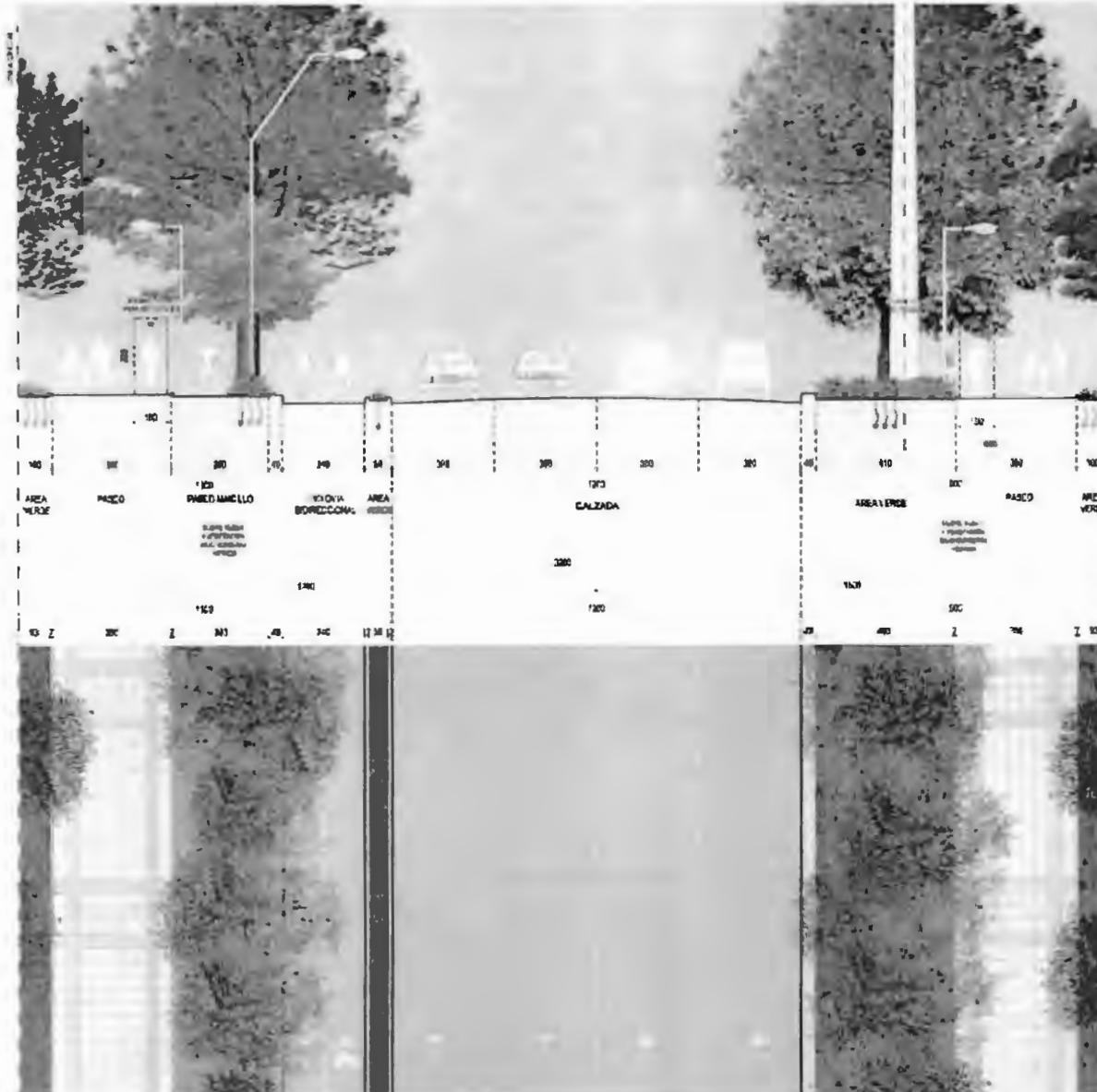
Imágenes de la Av. Sebastián Piñera en su Estado Actual y su Visión Futura



Se propone aprovechar el ancho de las áreas verdes en aceras para la generación de un parque lineal en Av. Sebastián Piñera (ex Av. Cuarto Centenario). Se considera la consolidación en ambos lados de la calzada de un paseo de maicillo y la continuación de las hileras de árboles existentes con nuevas especies arbóreas. Además, se proyecta la instalación de equipamiento de descanso y deporte en algunos tramos de la

avenida, que faciliten su uso como parque. Asimismo, se plantea el reemplazo del césped presente por cubre suelo, junto a la plantación de nuevas especies de bajo consumo hídrico.

Figura N° 22  
Perfil Tipo Avenida Parque  
Alonso de Córdova  
Sebastián Piñera en su  
Visión Futura  
Ancho Variable de 45 - 64  
metros entre Líneas  
Oficiales



Fuente: Elaboración propia  
Dirección de Asesoría Urbana.

## avenida parque charles hamilton – av. del monte [códigos: 2-04 / 3-09]

La intervención consiste en eliminar dos pistas de autos, una por sentido, con el objetivo de incorporar en su lugar ciclovías unidireccionales en el sentido de circulación de los vehículos. Las calzadas bidireccionales son originalmente de 9 metros con 3 pistas de 3 metros cada una. Se propone reducir ese ancho a 7 metros, pasando a 2 pistas de 3,50 metros cada una. En el espacio restante se instala una ciclovía de 1,80 metros de ancho y un bandejón de segregación respecto a la calzada de 80 cm de ancho.

Asimismo, se propone consolidar el parque que se emplaza como mediana de las pistas y que las divide según sentido de circulación. Con ese objetivo, se proyecta instalar una pista de trote aledaña al sendero sur, de maicillo, aumentar el número de equipamiento urbano que integra al parque, y eliminar el sendero perimetral de maicillo existente en el extremo sur para reemplazarlo con una franja de vegetación. Esto con el propósito de segregar al parque de la ciclovía, estableciendo puntos de conexión puntuales que permitan proteger tanto a los peatones como a los ciclistas de accidentes.

Las operaciones son mayores en el segundo perfil propuesto (Figura N° 24), que se caracteriza por situarse al borde del cerro. Se propone pasar de una calzada bidireccional con una pista por sentido, a una calzada bidireccional con 2 pistas por sentido, separadas entre sí por un bandejón central y flanqueadas a su vez por ciclovías unidireccionales en cada uno de los sentidos de circulación. Esto implica realizar un tratamiento de planos aterrazados en el borde del cerro que permita incorporar la segunda calzada y convertir así la existente en una dirección con dos pistas. De esta manera, el perfil alcanzaría un ancho total de 29 metros.

En el norte del perfil la intención es consolidar una vereda de 6 metros de ancho, que incluye una ciclovía unidireccional en el sentido de circulación de la calzada de 1,50 metros de ancho y un bandejón de 80 cm de segregación respecto a la calzada. Las mismas dimensiones y elementos se repiten hacia el sur del perfil. A su vez, se propone evaluar la posibilidad de incluir en el ancho de la intervención del cerro, la realización de un tratamiento de senderismo y parque de borde, que significa prolongar el trabajo de planos aterrazados en un ancho de 16 metros hacia el cerro.

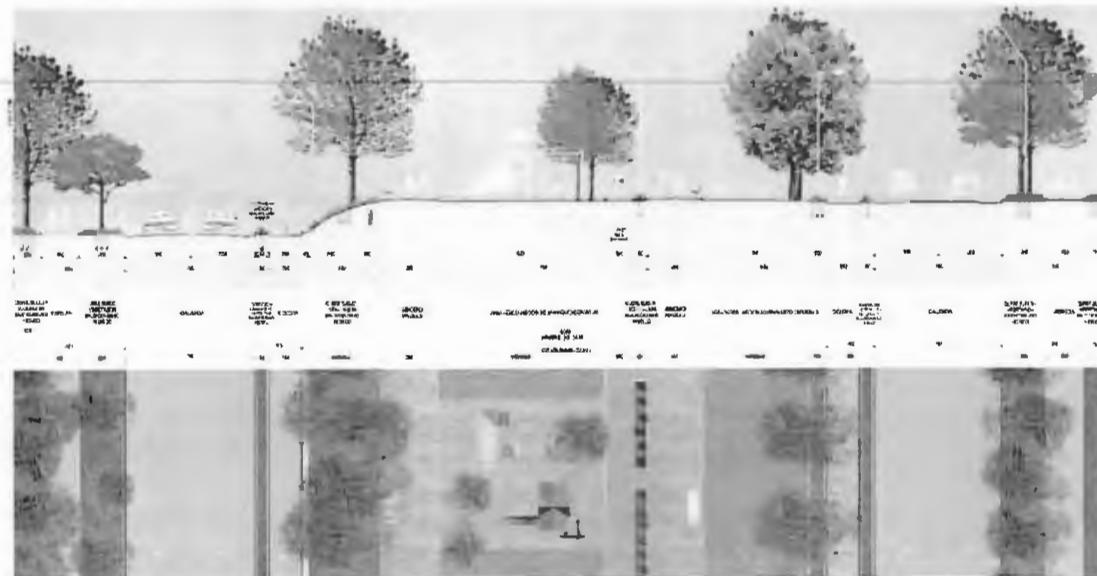
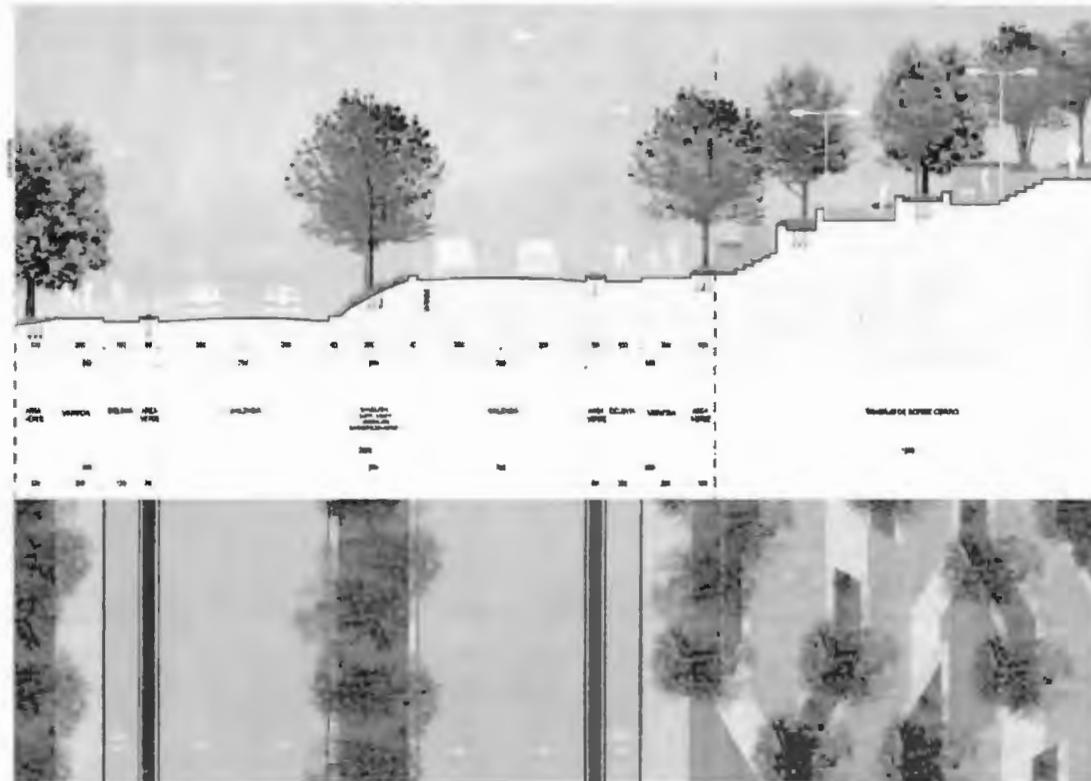


Figura N° 23  
Perfil Tipo Avenida Parque Charles  
Hamilton – Av. Del Monte Tramo 1  
Fray Pedro Subercaseaux – San Damián  
Ancho Variable de 45 – 64 metros  
entre Líneas Oficiales

Fuente: Elaboración propia Dirección de  
Asesoría Urbana.

Figura N° 24  
 Perfil Tipo Avenida Parque Charles Hamilton – Av. Del Monte Tramo 2 \_ San Damián -- C. San José de La Sierra  
 Sectores con Calzada en Borde de Cerro  
 Ancho 29 metros entre Líneas Oficiales más 16 metros de Parque Borde Cerro



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

### Categoría: RUTAS VERDES

Se denominan también rutas/corredores ecológicos o ambientales. Su implementación considera la creación de nuevas infraestructuras verdes lineales en el perfil de calles o avenidas existentes. El propósito es conectar las áreas verdes representativas de Las Condes, formando así una red de infraestructura verde que vincule entre sí los distintos ecosistemas urbanos de la comuna.

Las operaciones necesarias para su ejecución son menores. Se trata de mejoras en los ejes viales existentes para que contengan espacios favorables para la densificación de especies vegetales en aceras y bandejones centrales. Se plantarán nuevos árboles que formen hileras continuas y se

reemplazarán las superficies de pasto con la plantación de cubre suelo, gramíneas y suculentas que aporten áreas verdes a nivel de suelo. Se priorizarán las especies nativas que se adapten mejor a nuestro clima y a su fauna, contribuyendo a la diversificación y protección de la biodiversidad urbana. Por otro lado, se trata de especies con bajo consumo de agua, lo que contribuye al cuidado de los recursos hídricos. Con este mismo fin, las franjas de vegetación contarán con sistemas de drenaje y recolección de aguas lluvias.

Las rutas verdes permiten además la generación de una movilidad sostenible que mejora la calidad de vida de los residentes, peatones y ciclistas al circular por ellas, ya que el aumento del número de arborización y vegetación mejora las condiciones de confort ambiental, ayudando a reducir las islas de calor en el tejido urbano.

Se presentan, a continuación, dos rutas verdes propuestas en el PII MEP como ejemplo: Av. Isabel La Católica - Alexander Fleming y Av. Chesterton - Tomás Moro. En ambos casos se expresa el propósito de generar una extensión de la masa arbórea y la construcción de ejes lineales verdes continuos a nivel de suelo. Por otro lado, ambas rutas verdes se complementan con ciclovías en su recorrido.

### ruta verde av. isabel la católica – alexander fleming [códigos: 2-14 / 3-05]

La propuesta es reemplazar las zonas de pasto de platabandas por cubre suelo y vegetación de bajo consumo hídrico. Además, se instalarán árboles en las zonas que no existan, con el fin de darle continuidad a las hileras arbóreas. Y, se complementará, en los casos en que el ancho lo permita, la vegetación con bancas para sentarse.

Además, la ruta verde se complementa con una ciclovía, que es el remate de la existente en Isabel La Católica, cuyo tramo actual es desde Mariano Sánchez Fontecilla a Av. Américo Vesputio. El trazado propuesto es por Isabel La Católica y luego continúa por la calle Alexander Fleming desde la bifurcación.

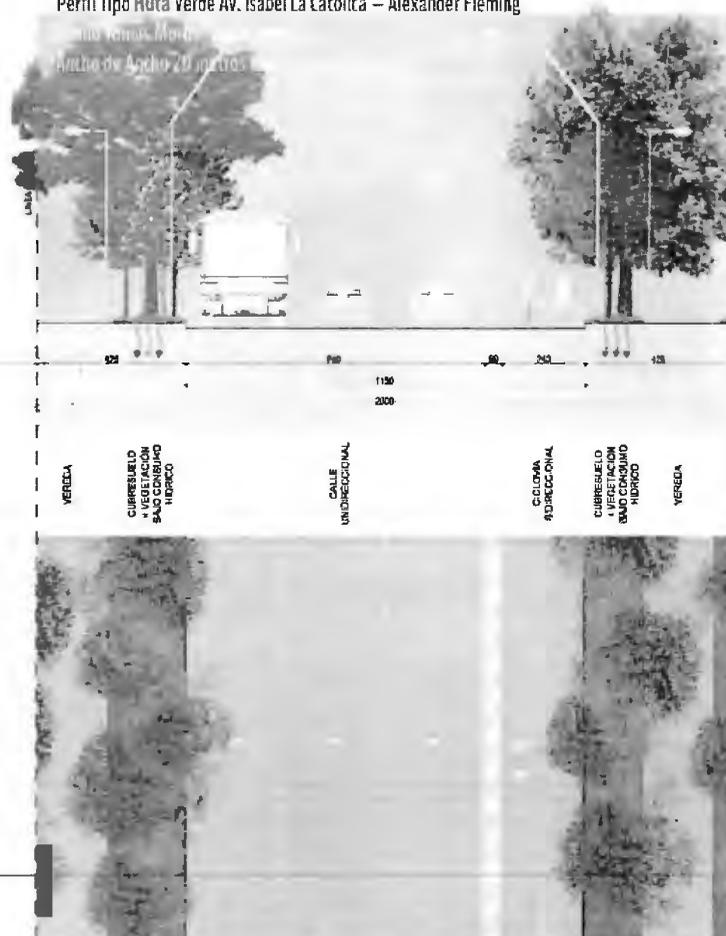
Se propone una ciclovía bidireccional desarrollada en calzada de circulación unidireccional. Diseñada con 2,40 metros de ancho y una zona de segregación respecto a los automóviles de 50 cm de ancho.

Figura N° 25  
Imágenes de la Av. Alexander Fleming en su Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



Figura N° 26  
Perfil Tipo Ruta Verde Av. Isabel La Católica – Alexander Fleming

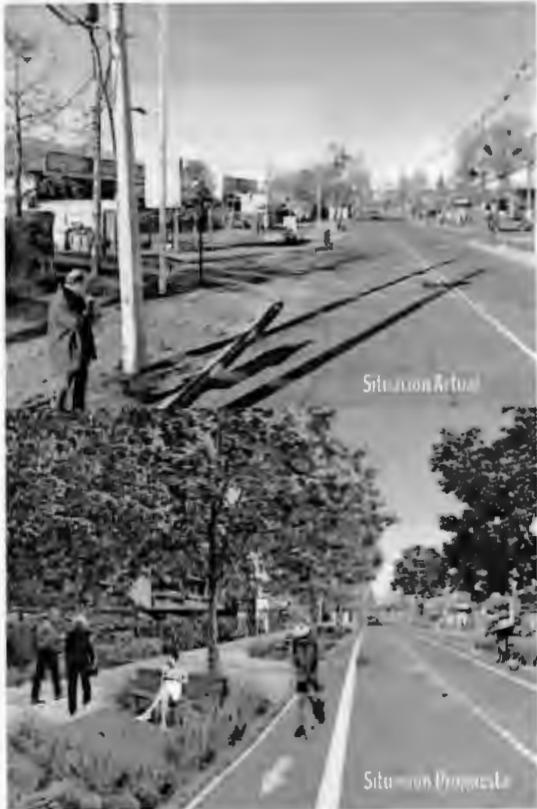


Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

**ruta verde av. chesteron – tomás moro [código: 2-15 / 3-11]**

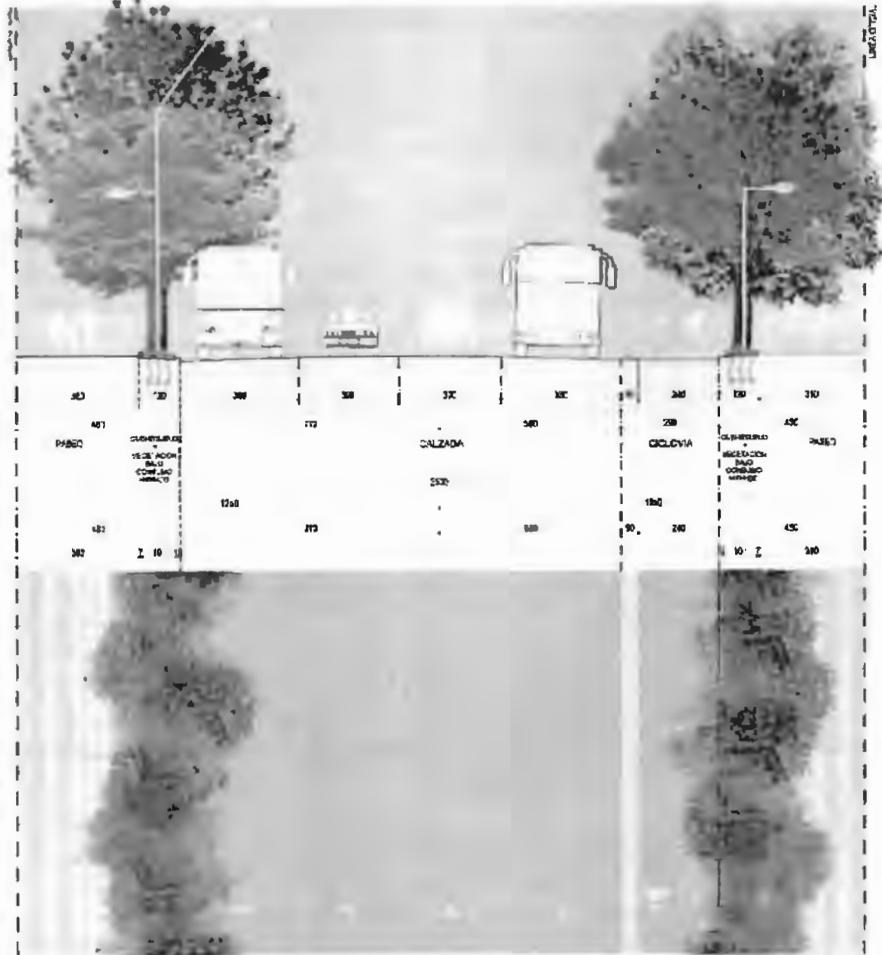
La propuesta es reemplazar las zonas de pasto de platabandas por cubresuelo y vegetación de bajo consumo hídrico. Además, se instalarán árboles en las zonas que no existan, con el fin de darle continuidad a las hileras arbóreas. Además, la ruta verde se complementa con una ciclovía bidireccional en calzada, de 2,40 m de ancho y zona de segregación de 50 cm respecto a los automóviles.

Figura N° 27  
Imágenes de la Av. Tomás Moro en su Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 28  
Perfil Tipo Ruta Verde Av. Chesteron – Tomás Moro  
Ancho de 25 metros entre Líneas Oficiales



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

### III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA

#### Categoría: CICLOVÍAS

Se proyecta la creación de una malla de ciclovías comunales cuyo fin es vincular y completar tramos existentes junto a la generación de nuevos kilómetros de recorrido. La red se compone de dos tipologías principales: ciclovías en calzada segregadas del resto del tránsito vehicular por medio de separadores físicos y zonas 30 km de bajo tráfico y convivencia vial.

La red propuesta aúna distintos nodos estratégicos de la comuna, como espacios públicos y áreas verdes relevantes, sectores de intercambio modal o de alta presencia de transporte público, establecimientos educacionales y zonas de servicios. El fin es contribuir al establecimiento de una movilidad sostenible, que permita acortar los tiempos de desplazamiento y disminuir los niveles de congestión y contaminación debido al alto tráfico vehicular. En esta línea, la generación de nuevas ciclovías se complementa con un fortalecimiento del sistema de bicicletas públicas en zonas relevantes y conectadas a la red de transporte público, además de la ubicación de nuevos estacionamientos en paradas de buses y metros que permitan enlazar estos medios de transporte, lo que podría contribuir a la disminución del uso de vehículos particulares.

Las ciclovías propuestas se ubican principalmente al costado izquierdo de la calzada. Existen dos tipologías según el perfil de la calle en donde se situarán: unidireccional de una pista en la misma dirección que el tránsito vehicular, y bidireccional usando el espacio de una

pista vehicular. Ambos casos se proponen con segregación física para contribuir a la seguridad de los ciclistas, además de señalizaciones verticales y horizontales que informen en los trayectos e intervenciones táctiles en el pavimento que ayuden a disminuir la velocidad en los cruces peligrosos.

Por otro lado, se propone ubicar las ciclovías mayoritariamente en calles secundarias, evitando aquellas con alto tráfico y velocidad vehicular, y aquellas en donde su instalación entorpezca los recorridos de transporte público. Así el tránsito es más seguro para los ciclistas y se ven expuestos a menos emisiones de contaminación

ambiental y acústica, además de hacer que el trayecto sea más rápido al ubicarse en vías menos congestionadas.

También se propone instalar contadores automáticos de ciclos en los tramos con carga importante de usuarios para medir el número total de éstos que circulan en el recorrido, el promedio de tráfico en semana y fin de semana, y las medias diarias, semanales y mensuales. Esto permite estudiar los trazados existentes y pensar nuevas rutas que hagan más eficiente a la red de ciclovías.

Un sistema eficiente de infraestructura ciclo-inclusiva evita la mayor cantidad de conflictos entre distintos modos de transporte para contribuir a la seguridad vial y evitar accidentes. Además, ayuda a hacer que los desplazamientos sean más directos y expeditos, reduciendo los tiempos de viaje. Por otro lado, la bicicleta no genera contaminación acústica ni utiliza combustibles fósiles, lo que lo hace un medio de transporte muy ecológico, que a largo plazo reduce los niveles de polución y mejora la salud de sus usuarios.

Cabe mencionar que en otras categorías se muestran otras ciclovías propuestas en el presente Plan, que acompañan una intervención general. Es el caso de: Av. Padre Hurtado (corredor), Av. Paul Harris (consolidación), Isabel La Católica – Alexander Fleming (ruta verde), Av. Tomás Moro – Chesterton (ruta verde) y Av. Charles Hamilton (avenida parque).

#### ciclovía av. plaza [código: 3-07 / 2-03]

Se propone completar el tramo de ciclovía existente en Av. Plaza en sus extremos norte y sur. La extensión permite rematar el circuito para empalmarlo con los accesos al área del Parque Cordillera propuestos, que conectan la trama urbana con el proyecto de Paseo y Parque Pie Andino. Se continúa la operación ya realizada en la avenida, disponiendo ciclovías unidireccionales a cada lado del bandejón central, que siguen el sentido de la calzada, con 1,80 metros de ancho y 50 cm de segregación. Por otro lado, se propone consolidar Av. Plaza como avenida parque, por medio de un proyecto de paisajismo y de equipamiento que permita utilizar el bandejón central como parque urbano.

Figura N° 29  
Imágenes de Ciclovía en Av. Plaza en su Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

### ciclovía la gloria [código: 3-20]

Se propone una ciclovía en la calle La Gloria, como remate de la ciclovía existente en Rosa O'Higgins. Se planea continuar su trazado, que en el caso de Rosa O'Higgins es por la izquierda, por lo que se propone al costado derecho del bandejón central de calle La Gloria.

Es una ciclovía unidireccional desarrollada en la calzada de circulación unidireccional. Diseñada con 1,80 metros de ancho y una zona de segregación respecto a los automóviles de 50 cm de ancho.

### ciclovía los pozos (remate martín de zamora) [código: 3-25]

Se propone completar el tramo de ciclovía existente en Martín de Zamora para conectarla con la ciclovía existente en Av. Sebastián Piñera, y con la propuesta para Av. Tomás Moro. Es una ciclovía unidireccional de 1,80 m de ancho mas una zona de segregación de 50 cm de ancho.

Figura N° 30  
Imágenes de Ciclovía en calle La Gloria en su Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia



Figura N° 31  
Imágenes de la Ciclovía Los Pozos (remate  
Martín de Zamora) en su Estado Actual y su  
Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría  
Urbana.

### Categoría: ZONAS COMPARTIDAS

Se propone generar una red de zonas de tránsito compartido en cuatro sectores de la comuna: barrio Presidente Errázuriz, barrio San Pascual y La Capitanía, barrio El Golf y barrio Nueva Las Condes. La idea es complementar la zona ya existente en el polígono de Av. Américo Vespucio, Av. Presidente Riesco, Costanera Sur, Vitacura, El Bosque, Napoleón y Gertrudis Echeñique. En

las zonas compartidas se establece, por medio del diseño de medidas de gestión, una velocidad máxima de circulación de los automóviles de 30 km/h. pudiendo circular por la misma calzada distintos modos de transporte. El fin es integrar los distintos medios de transporte de forma armónica y mejorar la condición del espacio público para todos los transeúntes

### zona compartida barrio san pascual y la capitanía [código: 3-27]



Figura N° 32  
Imágenes de calle La Capitanía en su Estado  
Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría  
Urbana.

Figura N° 33  
Imágenes de calle Félix De Amesti en su  
Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría  
Urbana.



### zona compartida barrio el golf [código: 3-28]

Figura N° 34  
Imágenes de calle Nuestra Señora de Los  
Ángeles en su Estado Actual y su Visión  
Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría  
Urbana.



Figura N° 35  
Imágenes de calle Las Torcazas en su Estado  
Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría  
Urbana.



## zona compartida barrio nueva las condes [código: 3-29]



Figura N° 36  
Imágenes de calle Fior de Azucena en su  
Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría  
Urbana.



Figura N° 37  
Imágenes de calle Cerro El Plomo en su  
Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría  
Urbana.

### Categoría: CONSOLIDACIONES

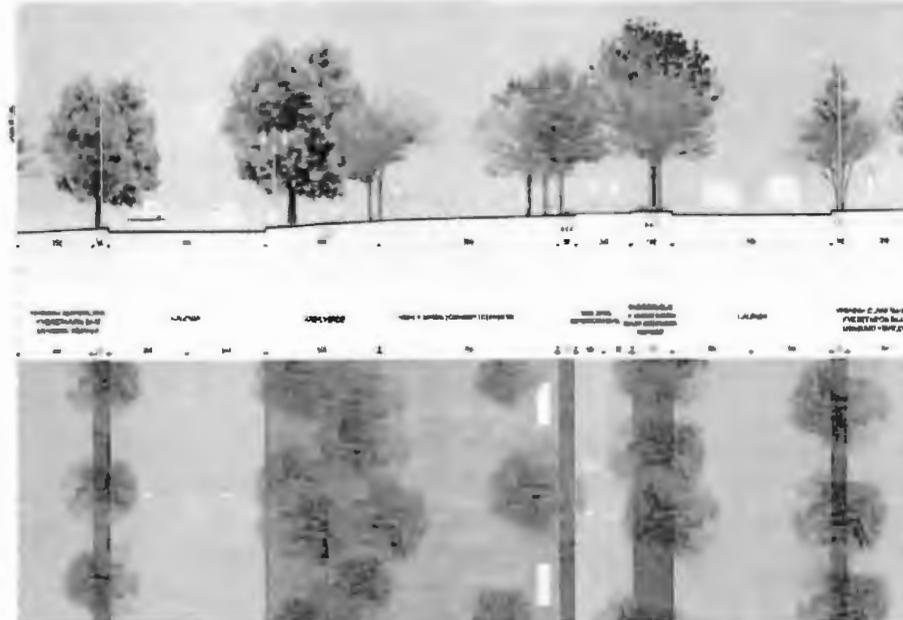
Se trata de operaciones destinadas a dar continuidad a los perfiles de calzadas y a la apertura vial de tramos inconclusos. Todas ellas están declaradas en el Plan Regulador Comunal. Se exponen a continuación las dos consolidaciones seleccionadas para el presente Plan: Av. Francisco Bulnes Correa y Av. Paul Harris.

### consolidación av. paul harris [código: 3-30]



## consolidación av. francisco bulnes correa [código: 3-31]

Figura N° 39  
Perfil Tipo Consolidación de Av. Francisco Bulnes Correa Tramo Camino El Alba – República de Honduras  
de Honduras  
Ancho de 40 metros entre Líneas Oficiales



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



Figura N° 38  
Imágenes de la Consolidación de Av. Paul  
Harris en su Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Se propone intervenir el tramo de Av. Francisco Bulnes Correa, desde Camino El Alba a República de Honduras, con el fin de continuar el perfil que tiene hacia el sur de Camino El Alba. Esto significa modificar y aumentar la sección actual de ese tramo, que se conforma por una calzada bidireccional de una pista por sentido y un tramo de área verde con circulación de maicillo aledaño a la línea oficial poniente. Sujeto a factibilidad de expropiación del ex terreno de Aguas Los Dominicos, se propone reemplazarlo por una calzada bidireccional con dos pistas por sentido y un parque en el bandejón central que las divida. La construcción del bandejón permitiría continuar con el carácter de avenida parque que tiene la vía en otros tramos. Además, se propone agregar en el lado oriente del parque una ciclovía bidireccional de 2,40 metros de ancho, con una franja de vegetación que la segrega de la calzada y otra que la distancia de la zona de peatones.



Figura N° 40  
Imágenes de la Consolidación de Av.  
Francisco Bulnes Correa en su Estado Actual  
y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría  
Urbana.

### Categoría: CORREDORES

Se propone un nuevo tratamiento de espacio público para el sistema de vías troncales de la comuna, seleccionado aquellas con mayor nivel de deterioro y donde por su relevancia y disponibilidad de espacio existe la oportunidad de fundar importantes paseos peatonales.

El mejoramiento de aceras para transformarlas en paseos peatonales tiene como propósito reemplazar las veredas de cemento habituales por un tratamiento de pavimento exclusivo para cada vía, otorgándole un carácter especial y una imagen reconocible. Se trabaja igualmente con módulos de diseño específicos que integran baldosas y/u hormigón estampado, luminarias y un arbolado característico. En el caso de los corredores, al tener anchos de aceras mayores, se pueden incluir franjas de vegetación en el diseño para aumentar el porcentaje de áreas verdes.

Para el espacio público se propone aumentar la arborización con especies de volumen de copa y el reemplazo de zonas de pasto por cubre suelo considerando la instalación de especies vegetales de bajo consumo hídrico. Asimismo, se planea instalar un sistema de recolección de aguas lluvia en estas áreas verdes.

También se propone el soterramiento de los tendidos eléctricos aéreos, con el propósito de fortalecer los desplazamientos peatonales sin obstáculos. Con esta operación se genera un mayor ancho de acera lo que es compatible con la clasificación de este tipo de vías.

Además, se considera la inclusión de equipamiento peatonal, de descanso y para ciclos procurando que sean espacios cómodos y atractivos para todos los tipos de usuarios.

Se seleccionaron cuatro corredores: Av. Apoquindo, para darle continuidad al tratamiento que tiene en el sector poniente de la comuna; Av. Padre Hurtado, que ya tiene un tramo recientemente modificado; Av. Cristóbal Colón, que al igual que Av. Padre Hurtado, tiene un tramo que se modificó y que se busca replicar en toda su extensión; y, Av. Las Condes.

### corredor av. cristóbal colón [código: 3-35]

Para el Tramo 1, del Corredor Av. Cristóbal Colón, cuya extensión es desde Av. Tobalaba hasta la Rotonda Atenas, se propone realizar un paseo de 3,50 metros de ancho en ambos costados de la calzada, a través de la disposición de un módulo de diseño de baldosas que reemplace las aceras de cemento. Junto a esto, también se proyecta el soterramiento de los cables eléctricos en poliductos, el reemplazo de las superficies de pasto por cubre suelo, la plantación de nuevos árboles que completen las secciones de las hileras discontinuas, y la instalación de un sistema de recolección de aguas lluvia en las zonas de áreas verdes.

Cabe mencionar que ya se realizó un segmento de este tramo, entre Av. Manquehue y la calle Robinson Crusoe. Se postula continuar ese tratamiento en toda la extensión de la avenida.

Para el Tramo 2, que va desde Rotonda Atenas hasta la Av. Padre Hurtado, las operaciones son casi las mismas que en el tramo anterior. La diferencia es que en este caso el ancho entre líneas oficiales es de 35 metros, es decir, hay 6,50 metros más de espacio. Este ancho se expresa en la presencia de un bandejón central que divide en dos las cuatro calzadas y también en la

Figura N° 41  
Imágenes del Corredor de Av. Cristóbal Colón  
en su Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

aparición de una franja de área verde consolidada en el límite de la línea oficial sur, que hace que el paseo pase por el medio de franjas de vegetación. El ancho propuesto para esta franja es de 6,10 metros debido a que ese tramo contiene preexistencias arbóreas de gran tamaño y relevancia, por lo que creemos importante preservarlas. Además, ambos perfiles establecen rutas de carácter accesibles, al incorporar en el módulo franjas podó táctiles para personas no videntes.

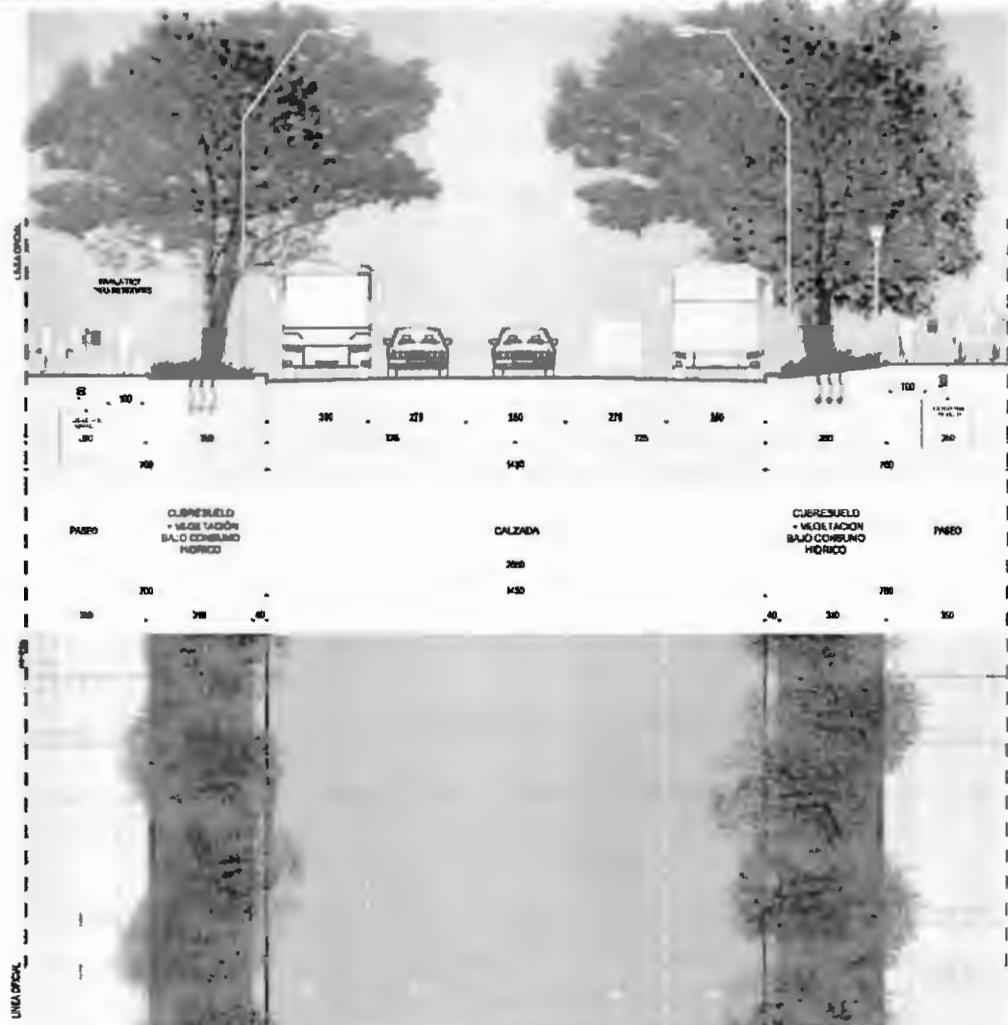


Figura N° 42  
Perfil Tipo Corredor Av. Cristóbal Colón Tramo 1 \_ Av.  
Tobalaba - Rotonda Atenas  
Ancho de 28,5 metros entre Líneas Oficiales

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

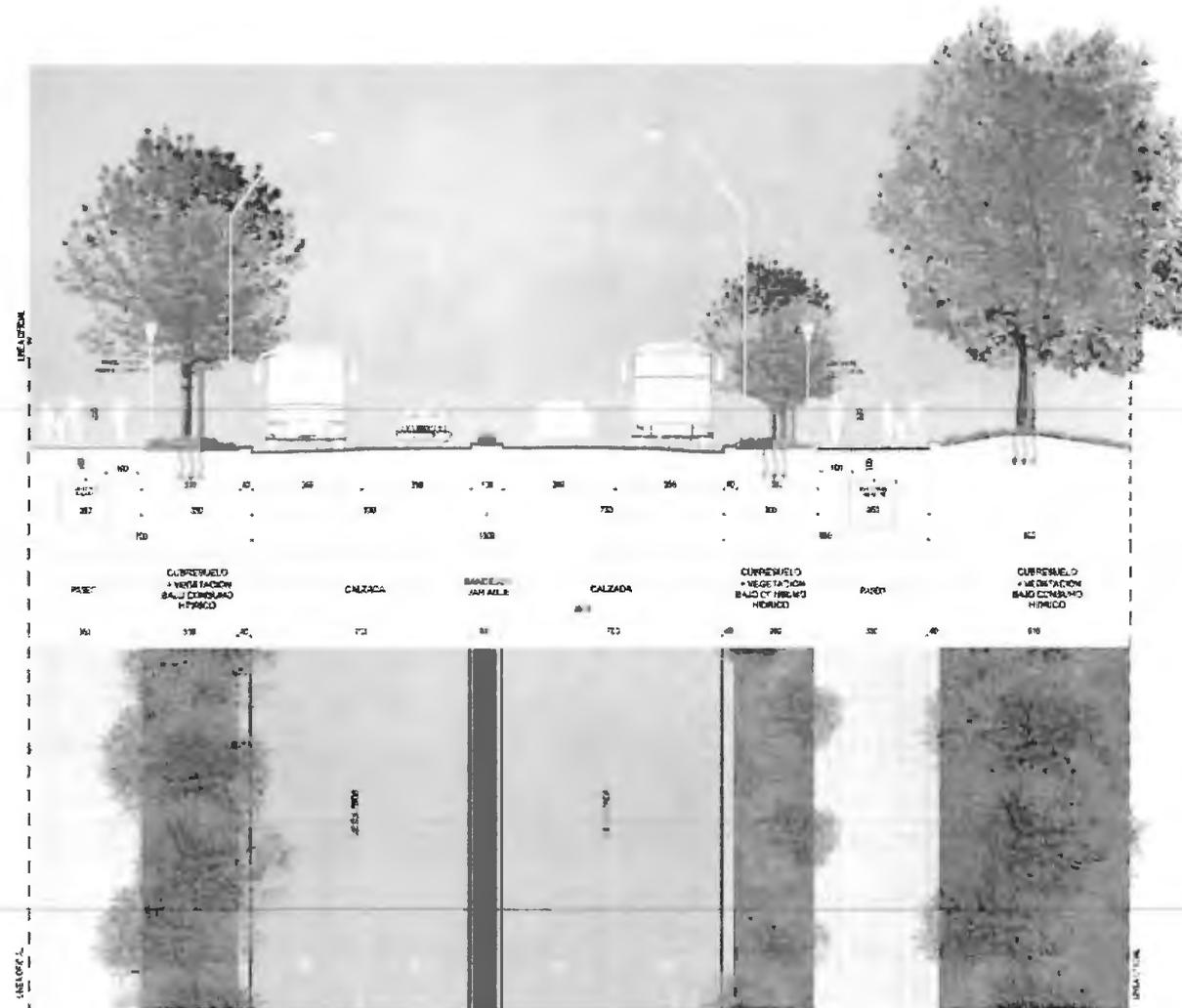


Figura N° 43  
 Perfil Tipo Corredor Av.  
 Cristóbal Colón Tramo 2  
 \_ Rotonda Atenas – Av.  
 Padre Hurtado  
 Ancho de 35 metros  
 entre Líneas Oficiales

Fuente: Elaboración propia  
 Dirección de Asesoría Urbana.

### corredor av. padre hurtado [código: 2-02 / 3-01 / 3-34]

Se propone realizar una modificación de las aceras de Av. Padre Hurtado, desde el límite comunal norte, en Av. Presidente Kennedy, hasta el límite comunal sur, en Av. Francisco Bilbao. Por medio de un tratamiento especial de pavimento, vegetación y equipamiento, se busca generar un paseo peatonal que mejore las condiciones de espacio público de la avenida y le dé una imagen unitaria.

Se aplica un módulo de diseño de baldosas de 2,80 metros de ancho, que incorpora franjas de baldosas podo táctiles, lo que hace de esta avenida una ruta accesible. Junto a esto, se postula el soterramiento de cables aéreos de las empresas de servicios eléctricos, telefonía, internet y televisión por cable en polductos y el reemplazo de pasto en bandejón y platabandas por cubre suelo y vegetación de bajo consumo hídrico. La intervención a las zonas de áreas verdes de la calzada es

acompañada con la instalación de un sistema de recolección de aguas lluvia.

Además del reemplazo de vegetación existente, se instalan nuevas extensiones de áreas verdes, en zonas que presentaban deterioro y/o eran utilizadas como estacionamientos, además de nuevas especies arbóreas con el fin de consolidar hileras continuas de árboles en ambos extremos de la avenida, lo que contribuya a generar una nueva ruta verde en la comuna.

Por otro lado, en zonas donde el ancho de la acera lo permite, se incorporan en el diseño mobiliarios que le dan una cualidad de parque a la avenida. Como espacios para sentarse y también espacios contiguos a la ciclo vía para poder parar en la bicicleta.

Junto al paseo peatonal, se proyecta una nueva ciclo vía bidireccional en su extremo oriente, de 2,40 metros de ancho, con una zona de segregación física de 50 cm de ancho respecto a los automóviles.

El tramo de General Blanche a Av. Cristóbal Colón ya fue ejecutado. Se construyó de forma inaugural debido a que permite unir dos obras patrimoniales de gran importancia en la comuna: El Parque Los Dominicos, que es Zona Típica, y la Casona Santa Rosa de Apoquindo, que es Inmueble de Conservación Histórica. Se pretende replicar su tratamiento en el resto de la avenida. Sin embargo, cabe mencionar que en el tramo ejecutado se incorporó además señalética asociada a la ruta patrimonial mencionada.

Se considera parte de este tramo además a la propuesta de intervención de Camino El Alba, que bordea el Parque Los Dominicos por el tramo de enfrente, uniéndose con un tratamiento de pavimento especial a Av. Padre Hurtado Norte con A. Padre Hurtado Sur.

Figura N° 44  
Imágenes del Corredor Av. Padre Hurtado  
Tramo General Blanche – Av. Cristóbal Colón  
Ejecutado



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



Figura N° 45  
Imágenes del Corredor Av. Padre Hurtado  
Norte esq. Bocaccio en su Estado Actual y su  
Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría  
Urbana.



Figura N° 46  
Imágenes del Corredor Av. Padre Hurtado  
Norte Trama Camino El Alba en su Estado  
Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría  
Urbana.

## corredor av. las condes [código: 3-37]

En octubre del 2019 se inició el Estudio "Contratación del Servicio para la definición, desarrollo y elaboración de las bases administrativas y técnicas para la licitación pública del Proyecto Vial y reurbanización de Av. Las Condes, entre Estoril y G-21, bajo esquema DBFOM". Dicho estudio fue encargado a la empresa consultora Ingérop Chile S.A. por la Asociación de Municipalidades de la Zona Oriente de la Región Metropolitana (AMZORM), que incluye a las comunas de Las Condes, Vitacura y Lo Barnechea.

El propósito era analizar la posibilidad de mejoramiento del eje de Av. Las Condes entre Estoril – Tabancura y la Ruta G-21 (Camino a Farellones).

Actualmente el tramo a intervenir de Av. Las Condes tiene una distancia entre líneas oficiales de 48 m. Se compone de tres pistas por sentido, de las cuales una es vía exclusiva de buses. El propósito es dejar dos pistas en superficie y dos pistas en

autovía subterránea de tránsito vehicular, más una pista exclusiva en superficie para el transporte público. El objetivo es disminuir los tiempos de viaje, mejorar el espacio público y mejorar la convivencia vial entre los distintos medios de transporte.

La reducción de una pista en superficie permite generar espacios más amplios en aceras. En éstas se propone la generación de paseos peatonales con estándares de accesibilidad universal, luminarias, zonas de áreas verdes con arbolado y especies de bajo consumo hídrico, y mobiliario urbano como bancas y estacionamientos de bicicletas. Se considera también el soterramiento del tendido eléctrico aéreo para despejar el paseo.

Asimismo, se proyectan ciclovías unidireccionales de 1,80 m de ancho paralelas a la calzada vehicular con una franja de 70 cm de ancho con área verde como segregación física. Además, se

realizará un corredor central exclusivo para buses, con paraderos conectados a los paseos peatonales y tramos de áreas verdes en bandejón en las zonas donde no hay paradas. Para el pavimento del paseo, se considera trabajar con tonalidades y/o texturas de hormigón, material que tiene alta resistencia al tráfico elevado de peatones y automóviles en rebajes de solera. Como diseño se considera emplear un sistema de franjas que le dé un carácter dinámico al paseo.

A continuación, se muestra una propuesta de diseño para los paseos peatonales diseñado por la Dirección de Asesoría Urbana como referente para la licitación.

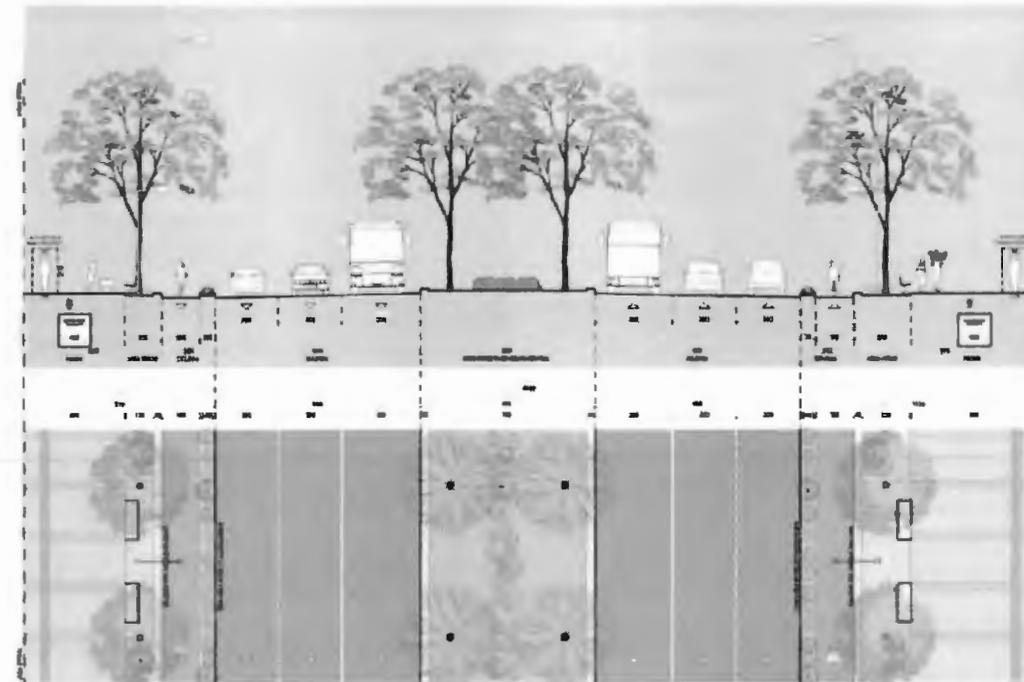
Se propone un mejoramiento también para el tramo que va desde el comienzo de Av. Las Condes, en la bifurcación con Av. Apoquindo, hasta el inicio de la licitación descrita.

Actualmente en dicho tramo existen fragmentos de paseos en aceras inconexas, donde el espacio de circulación para peatones es de baja calidad y poco claro. Se propone la implementación de un módulo de diseño desde el tramo Av. Apoquindo hasta Carol Urzúa, de 4 m de ancho y un pavimento que se asemeja en materialidad y tonos al

desarrollado en Av. Apoquindo. El perfil considera además zonas de áreas verdes de bajo consumo hídrico y arbolado en hilera. Asimismo, al igual que el tramo de la concesión, se considera el soterramiento del tendido eléctrico aéreo para despejar el paseo.

El tramo propuesto se divide en tres tipos de módulos: A, B y C, que cambian según el tipo de pavimento que se utiliza para el diseño del paseo. Para el módulo A, continuando la línea del resto de paseos propuestos en la comuna, se utilizarán baldosas. En el módulo B se homologará el diseño, texturas y tonos del módulo A, pero utilizando hormigón estampado. Y, el módulo C es una mezcla entre un remanente del diseño del módulo B, utilizando algunas de las líneas de hormigón estampado, combinado con las franjas propuestas para el paseo a realizar en el tramo de la licitación, en el que como se mencionó se utilizará hormigón con variaciones de textura y tono.

Figura N° 47  
Perfil Tipo Corredor Av. Las Condes  
Bandejón Central y Tres Pistas por Sentido de  
Tránsito (2 vehiculares y 1 buses)



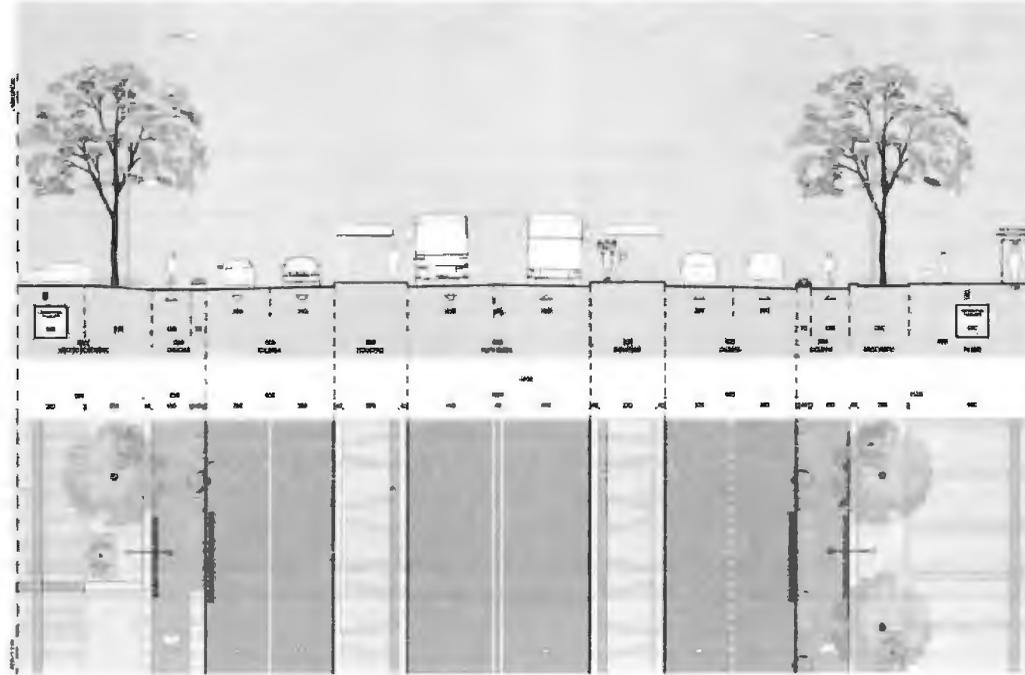


Figura N° 48  
 Perfil Tipo Corredor Av. Las Condes  
 Zona de Paraderos de Buses en el Centro de la Calzada, Segregadas del Tránsito Vehicular

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 49  
 Materialidad de los Pavimentos en los Tres Tramos del Corredor Av. Las Condes



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Módulo A: Tramo Av. Apoquindo – Carol Urzúa  
 Materialidad: baldosas.  
 Módulo B: Tramo Carol Urzúa – Av. Padre Hurtado  
 Materialidad: hormigón estampado con tonos y texturas similares al módulo A.  
 Módulo C: Tramo Av. Padre Hurtado – Estoril  
 Materialidad: selección de algunas franjas coloridas de hormigón estampado del módulo B, mezcladas con el diseño de pavimento en franjas propuesto para el paseo desde Estoril hasta G-21.

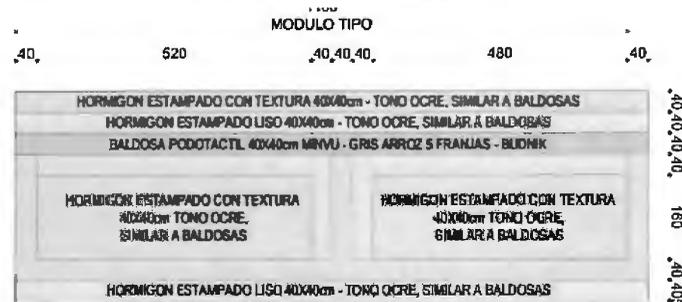


Figura N° 50  
Imagen del Corredor Av. Las Condes en su  
Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

### Categoría: ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS

Se plantea la necesidad de instalar nuevos estacionamientos de bicidetas en diferentes puntos estratégicos de la comuna, con alta demanda peatonal y sectores de atracción de viajes, cercanos a estaciones de metro, paraderos de transporte público y zonas de intercambio modal.

Figura N° 51  
Imagen Estacionamiento Bicicletas tipo  
cerrado emplazado en salida sur Metro  
Manquehue en su Estado Actual y su Visión  
Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 52  
Imagen Estacionamiento Bicicletas tipo  
abierto emplazado en salida Metro  
Hernando de Magallanes en su Estado Actual  
y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

## Categoría: INTERCAMBIADORES MODALES

Considerando como referente el proyecto para la Estación Intermodal Escuela Militar, a cargo de la Sociedad Concesionaria Vespucio Oriente e impulsada por el MOP, se propone estudiar otras zonas de la comuna donde sea posible y necesario generar proyectos similares, como Manquehue, Los Dominicos, Hernando de Magallanes y Cantagallo.

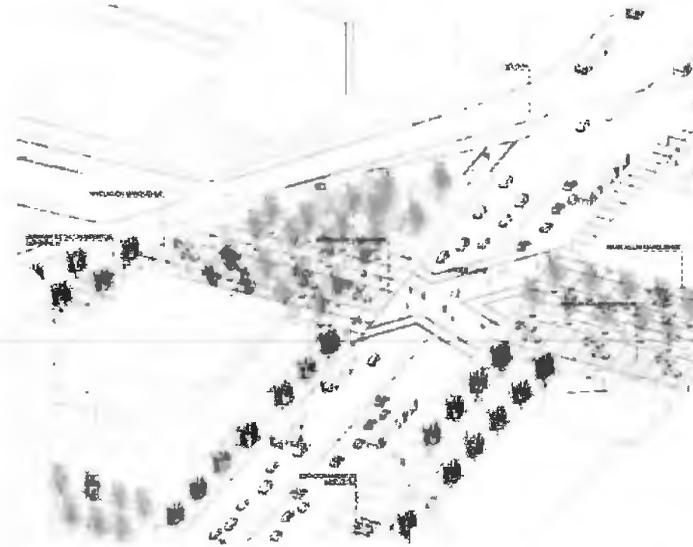
Los sectores activos se caracterizan por contener alta fricción de distintos modos de transporte y por ser lugares de alta demanda de transbordos y circulación peatonal. Esto hace necesario repensar y redefinir su espacio público a través de nuevas infraestructuras que permitan ordenar los distintos flujos y darle más espacio a peatones y modos de movilidad sustentables, como transporte público y ciclos, además de la infraestructura necesaria para estos como ciccleteros, entre otros.

### intercambio modal manquehue [código: 3-43]

Se propone intervenir el nodo Manquehue – Apoquindo – Sebastián Piñera (ex Cuarto Centenario) – Alonso de Córdova. El propósito es mejorar sus condiciones de movilidad y de espacio público. Actualmente se caracteriza por ser un sector que concentra alta demanda de circulación peatonal, sin embargo, el estado y diseño de sus aceras no está en óptimas condiciones.

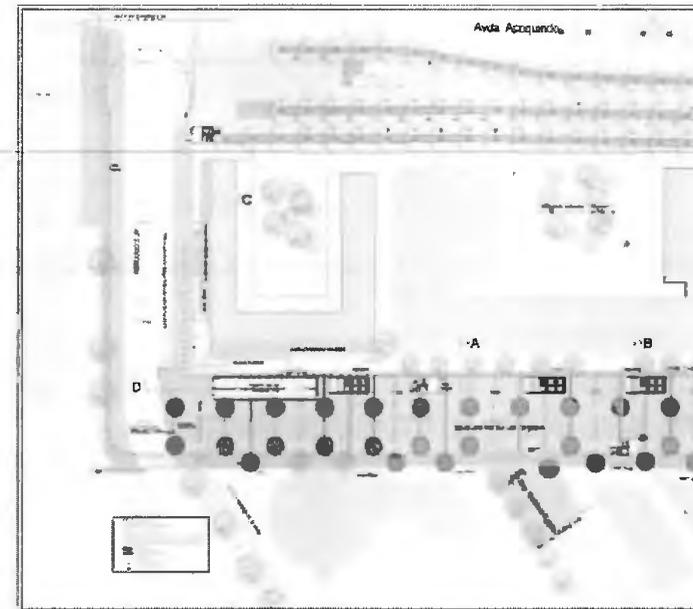
Las operaciones por realizar consideran: la nivelación de Av. Manquehue entre Alonso de Córdova y Apoquindo, extendiéndose también por el frontis del centro comercial Apumanque, tanto en la vereda poniente como oriente, con el objetivo de disminuir la velocidad de circulación vehicular en el sector. También se propone un cruce Tokio en la intersección de las avenidas, Manquehue y Apoquindo, para posibilitar una mayor fluidez en el tránsito de los peatones y mejorar su conectividad con la oferta de servicios existentes. Por otro lado, se plantea eliminar los estacionamientos de automóviles en superficie para ganar una mayor área de espacio público, proponiendo en compensación un estacionamiento subterráneo en calle Mar de los Sargazos. De igual forma, se considera instalar nuevos estacionamientos públicos de bicicletas en las cercanías de la estación Metro Manquehue, con el fin de aportar a las posibilidades de vinculación entre ciclos y transporte público.

Figura N° 53  
Isométrica Intersección Av. Manquehue y Av. Apoquindo



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 54  
Estacionamiento Subterráneo en Mar de los Sargazos – Planta General  
Propuesta de Proyecto con Financiamiento Urbano Compartido



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



Figura N° 55  
Imagen intersección Av. Manquehue con Av. Apoquindo en su Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

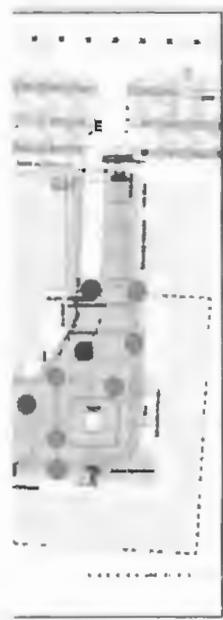
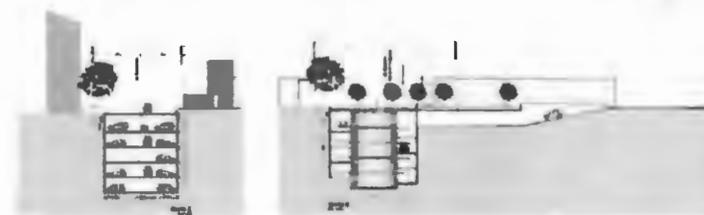


Figura N° 56  
Estacionamiento Subterráneo en Mar de Los  
Sargazos – Cortes  
Propuesta de Proyecto con Financiamiento  
Urbano Compartido



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

## IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS

### Categoría: PASEOS PEATONALES

En Las Condes se han realizado una serie de paseos peatonales en aceras de alto tráfico como Av. Apoquindo, Rosario Norte, sector Nueva Las Condes, El Golf, entre otros. Su objetivo es consolidar el espacio público y mejorar la movilidad peatonal a través de un nuevo diseño urbano reconocible, que brinde identidad a los distintos barrios.

Los paseos se caracterizan por la repetición de módulos de diseño determinados para cada vía o barrio, que integran pavimentos específicos en acera, luminarias y un arbolado característico que complementa a cada recorrido. Este diseño se desarrolla además con la intención de reducir el espacio público destinado al tráfico vehicular en las vías donde sea factible, entregando aceras más anchas a los peatones, que faciliten sus desplazamientos y permitan la realización de actividades sociales y culturales en el espacio público.

Se propone estudiar la implementación de cuatro paseos nuevos en la comuna: Paseo Diaguitas, Paseo Los Vilos, Paseos El Golf Norte y Paseos El Golf Sur.

En los primeros dos casos: Diaguitas y Los Vilos, los paseos propuestos forman parte del mejoramiento del barrio Cooperativas Colón Oriente. La intención es crear calles más dinámicas y accesibles donde los peatones tengan mayor protagonismo y puedan ocupar una mayor superficie de espacios públicos de calidad. El diseño de ambos paseos se abordará más adelante al referirnos en específico a dicho mejoramiento de barrio.

En El Golf Norte y El Golf Sur se trata de consolidar los bordes de dichos barrios que ya integran en su interior tramos de paseos peatonales, por lo mismo se seguirá con una línea estética similar que los agrupe en un mismo sistema.

### paseos el golf norte y el golf sur [código: 4-02 y 4-03]

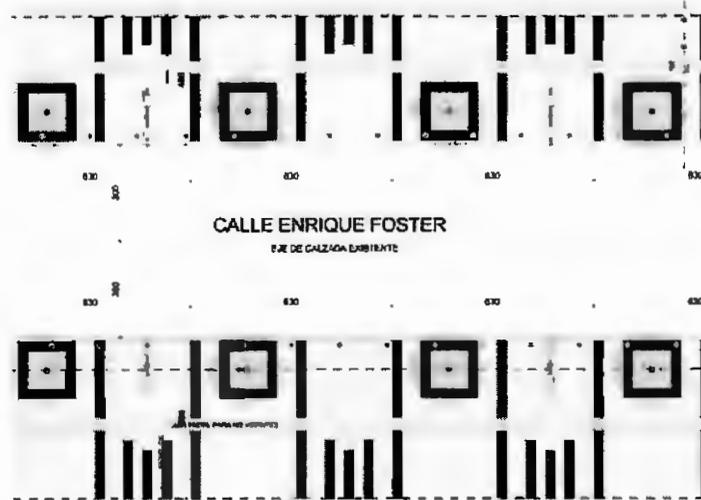
Se propone extender el mejoramiento peatonal realizado en algunas vías del barrio El Golf, como la calle Enrique Foster y La Pastora, al resto de las calles interiores del sector. Esto, con el fin de consolidar el entorno urbano peatonal en esta zona. Se utilizará un diseño similar de pavimento al empleado en otros paseos del sector como Enrique Foster y Av. Apoquindo para conservar una expresión análoga que dote al barrio de una identidad particular.

El perímetro El Golf Norte queda definido por Av. Isidora Goyenechea por el norte, Av. El Golf por el oriente, Av. Apoquindo por el sur y Av. El Bosque Norte por el poniente. Y el perímetro de El Golf Sur se define por Av. Apoquindo en el norte, Av. Gertrudis Echeñique por el oriente, Callao por el sur y Av. El Bosque Central por el poniente.

La creación de nuevos paseos busca mejorar la calidad del espacio público y la movilidad peatonal en este sector, que está sometido a un alto tráfico de transeúntes debido a la multiplicidad de usos que alberga: comerciales, gastronómicos, de servicios y de carácter cívico. Con las intervenciones se busca además influir positivamente en el desarrollo de dichas actividades. Un ejemplo de esto es el interés por estimular un circuito gastronómico y turístico en Av. Isidora Goyenechea y El Bosque, donde la generación de paseos en aceras anchas constituye un soporte idóneo para el desarrollo de las actividades que acontecen en estos puntos atractivos en la comuna.

Con el fin de ejemplificar algunas de las acciones se pueden observar, en la Figura N° 42 y en la Figura N° 43, los módulos de los pavimentos de la calle Enrique Foster y de la Av. Apoquindo. Además, se puede observar en la Figura N° 44, la situación actual de la calle Augusto Leguía y su visión futura, la cual es parte del polígono que corresponde al barrio El Golf Sur.

Figura N° 57  
Módulo del Diseño de Pavimentos en Paseo Enrique Foster



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 59  
Imagen de Calle Augusto Leguía Norte en su Estado Actual y su Visión Futura



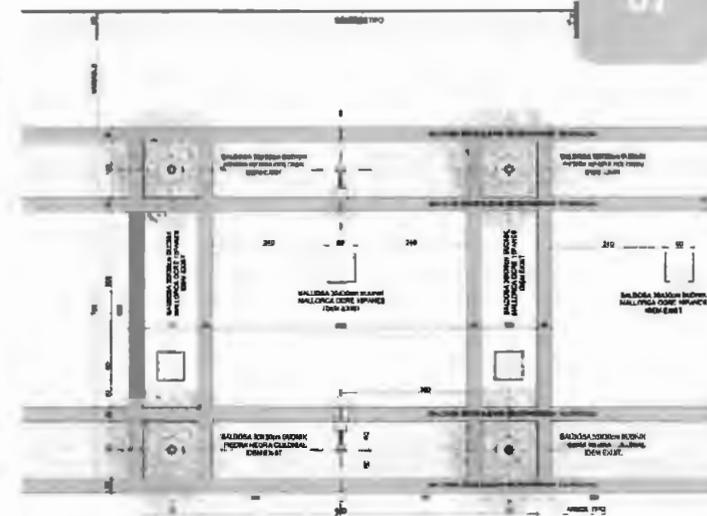
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 60  
Imagen de Calle Don Carlos en su Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 58  
Módulo del Diseño de Pavimentos en Paseo Avenida Apoquindo



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

## Categoría: MEJORAMIENTO DE BARRIOS

Con la intención de fortalecer la identidad y calidad de vida en los diversos barrios que integran a la comuna de Las Condes, se plantea el propósito de realizar una serie de mejoramientos del espacio urbano que los caracteriza, destinados a recuperar, optimizar y proteger su entorno, equipamiento y áreas verdes, además de fortalecer la arborización con las especies dominantes.

Para este fin, se ha priorizado la elaboración de una "Guía de Diseño del Espacio Público Comunal" para cada entidad territorial, que permita fortalecer su imagen y virtudes a través del mejoramiento de su espacio público.

### mejoramiento barrio colón oriente y cooperativas [código: 4-07]

Se propone realizar un mejoramiento del espacio público del barrio Colón Oriente y Cooperativas. Específicamente en el área comprendida por las calles: Río Guadiana al norte, Av. Padre Hurtado al poniente, Nueva Bilbao al sur, y Av. Paul Harris al oriente.

Esto a través de tres grandes operaciones: La primera se enfoca en la generación de dos paseos peatonales: uno en la calle Diaguitas y otro en la calle Los Vilos. En su conjunto conforman el eje estructurante del barrio Colón Oriente y Cooperativas. Ambos paseos conectan la infraestructura pública del barrio, al ubicarse en su extensión dos juntas de vecinos y dos centros comunitarios: Diaguitas y Patricia.

#### Paseo en calle Diaguitas

[código: 4-01]

El paseo Diaguitas se extiende desde la calle Río Guadiana en el norte hasta Av. Cristóbal Colón en el sur.

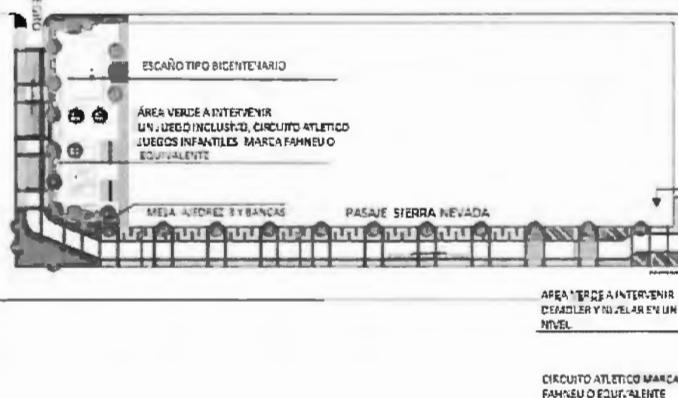
La idea es rediseñar el espacio público a través de un nuevo tratamiento de suelo, además de la incorporación de operaciones de urbanismo táctico en sus calles, como áreas de pintura lúdica para demarcar lugares relevantes del recorrido. El conjunto de operaciones se puede visualizar en la Figura N° 45.

La formulación de esta Guía requiere de un estudio de las características particulares de cada barrio, específicamente de su imagen urbana y arquitectónica, la calidad de su espacio público, y sus fortalezas y debilidades. Con esto, se definirán las cualidades que se quieren preservar y valorizar, y los aspectos críticos que se deben mejorar.

Realizado este análisis, se pueden definir los lineamientos con los cuales intervenir cada barrio a futuro. Se incorporarán criterios como: tratamiento de áreas verdes y espacios públicos (calles, aceras, plazas), tipo de mobiliario urbano, tipos de especies arbóreas y vegetales específicas, luminarias, gama de colores en fachadas, cerramientos, entre otras.

Figura N° 61

Esquema de las Acciones Tramo Pasaje León Negro, Sierra Nevada y Diaguitas



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Junto a esto, se prevé arborizar el paseo y aumentar las superficies de áreas verdes, seleccionando aquellas que sean idealmente nativas de bajo consumo hídrico.

También se instalará nuevo mobiliario urbano y equipamiento, como bancas, juegos en obra (ping-pong, mesas de ajedrez), máquinas de ejercicio y juegos infantiles que incorporan modelos inclusivos, y un nuevo modelo de luminaria de ahorro energético para todo el barrio.

La Guía tiene la misión de fortalecer la percepción que tienen los vecinos del entorno construido que caracteriza a su unidad barrial, tanto en aquellos barrios consolidados como en los que presentan problemas de deterioro urbano. En este último caso, se prevé que las intervenciones del espacio público permitan también fomentar la integración y cohesión social, y con esto la calidad de vida de sus habitantes.

Para el presente Plan se incorporan dos mejoramientos de barrios: Barrio Cooperativas Colón Oriente y Barrio San Pascual y La Capitanía.

El anhelo es generar en ambos paseos el soporte para el desarrollo de múltiples actividades en el espacio público. Esto a través de la instalación de mobiliario flexible que convoque a la convivencia de usuarios mixtos, y de un aumento de la cantidad de áreas verdes que hagan del paseo un lugar con mayor confort ambiental.

Figura N° 62

Imagen de Sector de Calle Diaguitas en su Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

#### Paseo en calle Los Vilos [código: 4-04]

El paseo Los Vilos se extiende desde Av. Cristóbal Colón en el norte hasta la calle Patricia en el sur. El tratamiento del paseo propuesto considera las mismas operaciones descritas para el Paseo Diaguitas.

Con esto se busca que haya una ocupación constante por parte de los vecinos y las vecinas de los exteriores, que permita mejorar la vida de barrio, a través de espacios públicos de calidad para el desarrollo de distintas actividades recreativas y de interacción social.

En ambos paseos conviven además distintos modos de movilidad, al generarse zonas de circulación peatonal, en convivencia con calles de uso compartido propuestas para el barrio, donde pueden transitar automóviles y ciclos en conjunto, con una velocidad máxima de 30 km/h.

La segunda operación de mejoramiento del espacio público se enfoca en la generación de una malla de movilidad con zonas de uso compartido para las calles del interior del barrio Colón Oriente y Cooperativas. Esto, rescatando la trama urbana existente, al aprovechar algunas de sus vías para hacerlas Zonas 30, con uso compartido de automóviles y ciclos, congregando distintos modos de transporte en un mismo sistema.



Figura N° 63  
Imagen de Sector de Calle Los Vilos en su  
Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría  
Urbana.

El sistema de movilidad se conecta a su vez a un sistema de plazas barriales que definen la morfología e imagen actual del barrio. Se valora altamente su presencia, pero en el diagnóstico se identificó que no son muy utilizadas y algunas presentan signos de deterioro. Creemos que se debe a que todas presentan una composición y forma similar, imposibilitando que los habitantes generen vínculos de identidad respecto a ellas.

Por lo mismo, la idea es dotarlas de nuevos trabajos de suelos, equipamiento y soportes para distintas actividades, basados en la caracterización de la población a la que congregan. Así, se generarían distintos tipos de plaza dentro del mismo sistema, que puedan congregarse a distintos usuarios según su uso específico.

En las Figuras que se ofrecen a continuación se pueden observar ejemplos de acciones para el sistema de plazas barriales.

La tercera operación se orienta en mejorar la movilidad y el espacio público de los principales ejes viales articuladores que integran el barrio Colón Oriente y Cooperativas.

En esta línea, se busca rescatar los bordes del barrio. Primero, con la creación de nuevas áreas verdes lineales para la comunidad, al consolidar como avenidas parques la Av. Padre Hurtado en el borde poniente y Av. Paul Harris en el borde oriente. También se efectuarán ciclovías en las calles principales que lo rodean: Av. Padre Hurtado, Av. Paul Harris y Nueva Bilbao, además de una por Vital Apoquindo.

Por otro lado, considerando las calles principales en dirección poniente-oriental, se propone un mejoramiento de espacio público para la calle Río Guadiana, constituir una avenida parque en la Av. Cristóbal Colón, el mejoramiento de la calle Patricia, la realización de una nueva ruta verde en Alexander Fleming, y la consolidación de un parque lineal en la calle Vía Láctea, cuyas



Figura N° 64  
Composición de Plazas Existentes

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría  
Urbana.

acciones se pueden observar en la Figura N° 52, con el propósito de lograr un espacio más dinámico y flexible, con mixtura de programas y usos; zonas de juegos infantiles, áreas de descanso, rutas deportivas, zonas de ejercicios, y caniles para perros; además, el reemplazo del pasto por vegetación de bajo consumo hídrico y la plantación de nuevos árboles.

Figura N° 65  
Plaza con Trabajo de Suelo Lúdico para Niños



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 66  
Plaza con Soporte Móvil para la Generación de Actividades



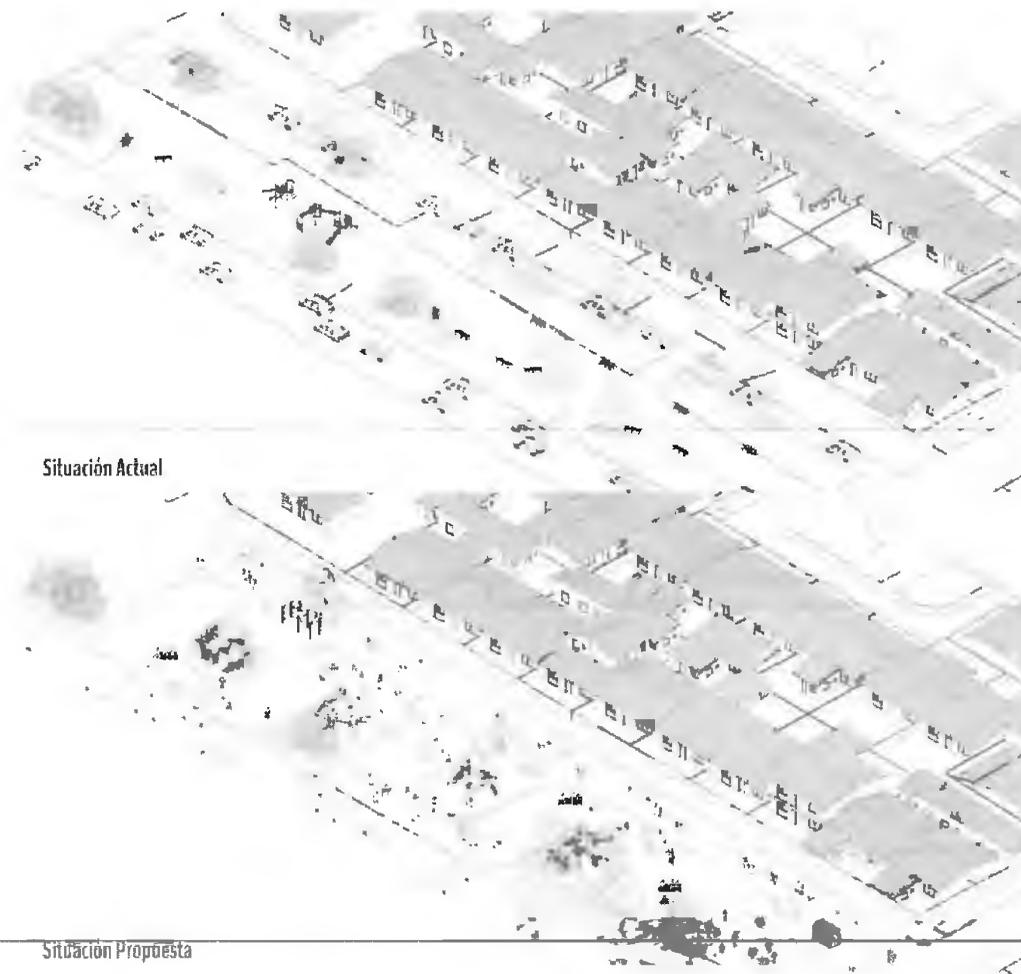
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 67  
Plaza Deportiva con Cancha y Zonas de Juegos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 68  
Consolidación Parque Lineal calle Via Lactea en su  
Estado Actual y Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 69  
Imagen de Sector de Calle Patricia en su  
Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 70  
Esquema de Estrategias, Proyectos y/o Acciones en  
Barrio Colón Oriente y Cooperativas



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



Situación Actual



Situación Propuesta

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 71  
Imagen de Sector de Calle Pichidanguí  
en su Estado Actual y su Visión Futura

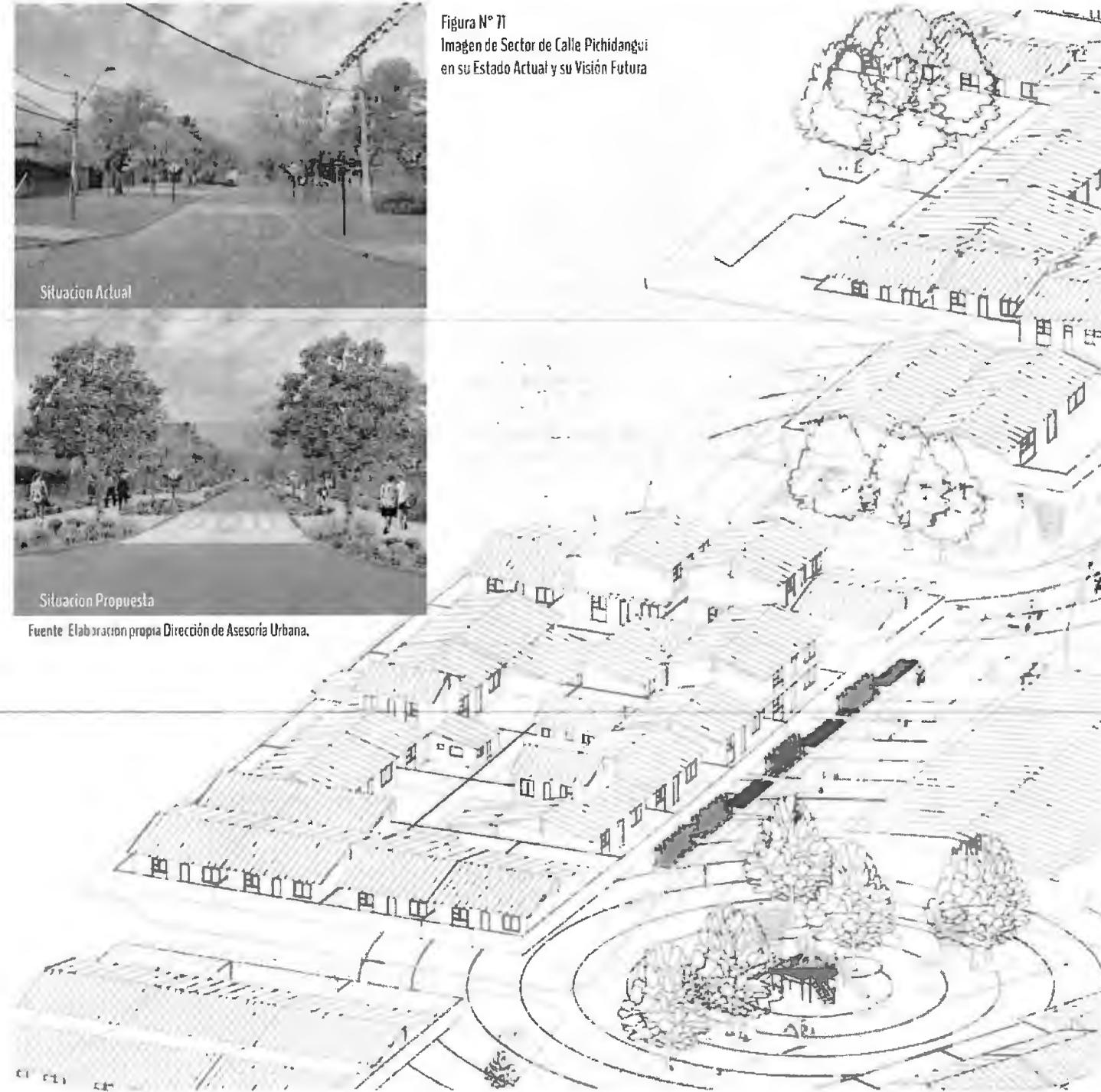
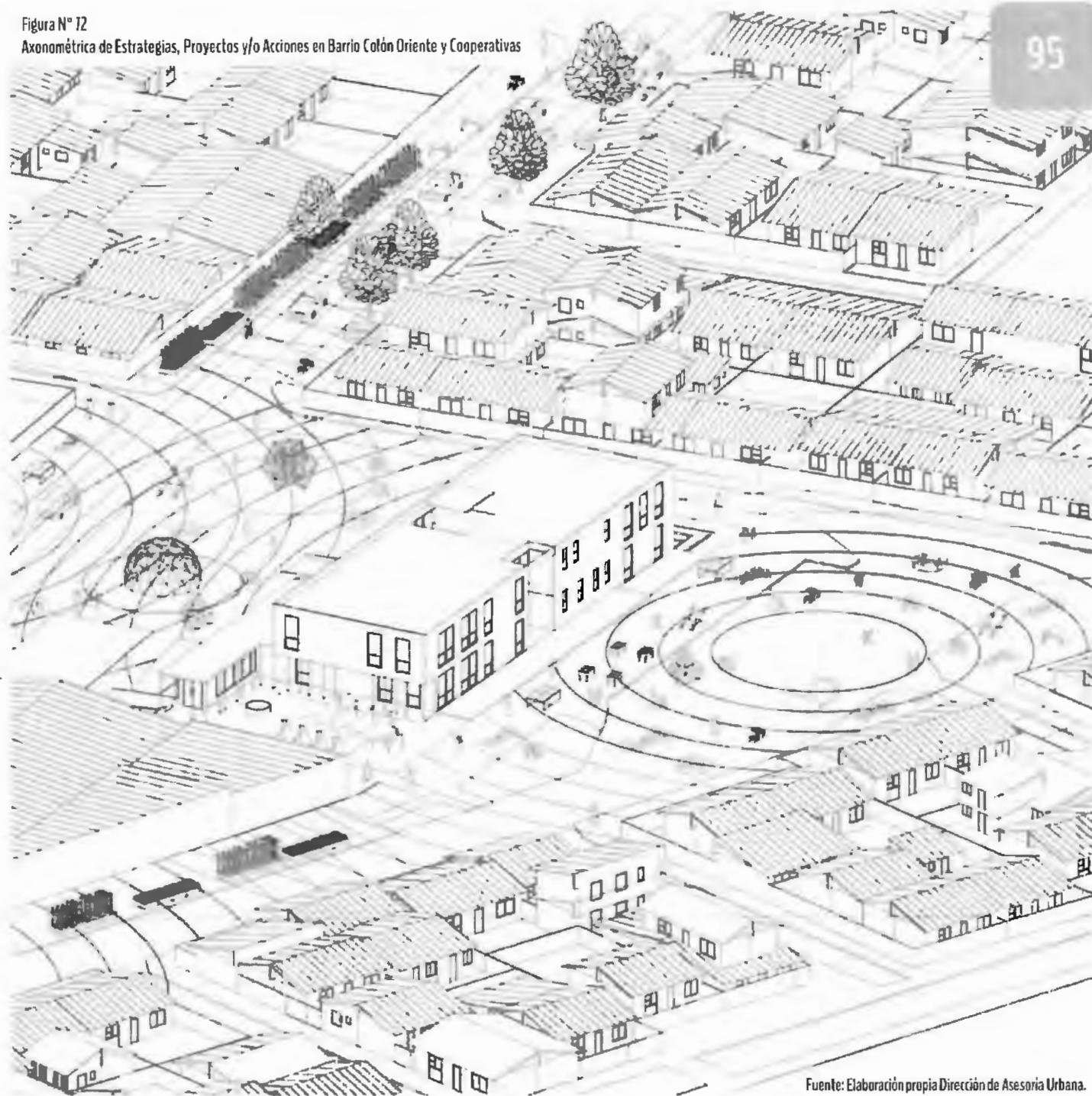


Figura N° 12  
Axonométrica de Estrategias, Proyectos y/o Acciones en Barrio Colón Oriente y Cooperativas



## Categoría: MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO

Agrupación de operaciones enfocadas en la recuperación, creación y mejoramiento de espacios públicos en áreas que expresan un déficit de equipamiento, seguridad y/o un ordenamiento poco eficiente del espacio urbano existente, con el fin de incentivar la calidad de vida de las personas y promover el desarrollo urbano de la comuna.

Se trata generalmente de la recuperación de plazas y parques, la mejora de nodos de intersección entre vías con alta demanda peatonal, la propuesta de paseos peatonales, entre otras rehabilitaciones.

Los nuevos espacios públicos propuestos han de ser lugares dinámicos y flexibles, con el fin de que puedan recibir diversos usos y atender a las diversas demandas de actividades por parte de la comunidad. Otro aspecto importante es que se prevé que incorporen siempre en sus parámetros de diseño la inclusividad y que sean capaces de acoger a diversos tipos de usuarios, pudiendo congregarse de forma armónica a diferentes rangos etarios y géneros.

Para este Plan se seleccionaron tres lugares a intervenir: Canal San Carlos, Rotonda Atenas y el Parque Los Dominicos, que no propone un proyecto nuevo, sino una mantención.

### mejoramiento espacio público canal san carlos [código: 4-14]

Figura N° 13

Imagen del Espacio Público del Canal San Carlos en su Estado Actual y su Visión Futura

El Canal San Carlos se emplaza en el límite comunal con Providencia, colindante a la Av. Mariano Sánchez Fontecilla. Actualmente el canal presenta un notorio estado de deterioro. Se identifica la oportunidad de intervenir con el fin de generar un parque urbano en su cauce que se conecte con la avenida parque propuesta para la Av. Sánchez Fontecilla.



## mejoramiento espacio público rotonda atenas [código: 4-16]

97

Figura N° 74  
Imagen del Espacio Público para la Rotonda  
Atenas



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

En una consulta ciudadana realizada por la municipalidad en febrero del 2020, donde participaron 12.410 personas, una de las tres preguntas refería a si estaban de acuerdo o no con la construcción de un paseo mirador sobre la Rotonda Atenas. El 74,53% indicó aprobar la iniciativa.

La propuesta consiste en un paseo peatonal y una ciclovía bidireccional en el paso sobre nivel. Para esto, se eliminaría una de las cuatro vías, quedando el tránsito con dos pistas hacia el oriente y una al poniente. La ciclovía quedaría bordeada por franjas de áreas verdes que la segregarian tanto de los automóviles como del paseo peatonal. En la extensión del paseo se instalarán bancas y otros mobiliarios urbanos que lo complementen. Por otro lado, se aumentará la superficie de áreas verdes de la rotonda, en la cual se interceptan importantes rutas verdes propuestas para la comuna.

El tramo por intervenir tiene 400 metros de longitud y tendría accesos mediante escaleras y rampas ubicadas al centro de la rotonda.

## mantención parque los dominicos [código: 4-18]

El año 2021 se realizó el mejoramiento del Parque Los Dominicos bajo la asesoría del arquitecto y paisajista Juan Grimm junto a Hans Muhr. El proyecto requiere de futuras fases de mantenimiento relacionadas principalmente con su carácter patrimonial, las que hacen necesario incluirlo en este conjunto de obras a proponer para el PIIMEP.

El Parque Los Dominicos es Zona Típica desde el año 1983, según el D.S. N° 1296. El mismo Decreto que declaró a la Iglesia San Vicente Ferrer, emplazada en el parque. Junto a esto también es de suma relevancia el hecho de que se constituye como el remate de una de las avenidas más relevantes de la capital, el eje constituido por la Av. Alameda del Libertador General Bernardo O'Higgins, Av. Providencia y Av. Apoquindo.

Figura N° 75



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Sumado a esto, presenta una serie de usos simultáneos y heterogéneos que lo dotan de características particulares: es sitio de culto, por medio de la iglesia y el convento de la orden de los dominicos; feria de artesanía, sitio de gastronomía y talleres, a través de la presencia del Pueblito de Los Dominicos; parte del sistema de sitios culturales y educativos de la comuna, debido al Museo de Cera de Las Condes; feria de frutas y verduras, mediante la Feria Los Dominicos; servicios municipales, al ubicarse en él la Dirección de Desarrollo Comunitario y el Círculo de Encuentro del Adulto Mayor Los Dominicos; lugar de deportes, a través de su cancha de patinaje, además del desarrollo de deporte al aire libre en las explanadas; parte del sistema de la red de Metro de Santiago, con la estación Los Dominicos, actual remate de la Línea 1; zona de esparcimiento y juegos; e importante sitio turístico del sector oriente de la capital.

Sobre la base del reconocimiento de su valor histórico y patrimonial, las obras buscan dar cabida a la multiplicidad de actividades que se realizan en el parque, manifestando sus atributos y virtudes a través de las distintas intervenciones de arquitectura y paisajismo.

Junto a la consolidación de nuevos senderos y paseos peatonales en el interior del parque, operación amparada por la eliminación de las circulaciones vehiculares que lo atravesaban, se concentraron los servicios y equipamientos en la zona oriente, liberando el poniente para el esparcimiento y goce. Esta zona se complementó con dos fuentes y un estanque que representan la presencia histórica del agua en este sector de la comuna, a través de vertientes naturales que se emplazan en el parque.

Respecto al paisajismo, se plantaron 654 árboles y 2.816 arbustos nuevos que complementen la vegetación existente y doten de carácter a las distintas zonas del parque.

Por otro lado, debido a su protección patrimonial, los lineamientos del proyecto actual presentado y autorizado por el Consejo de Monumentos Nacionales deben complementarse de forma obligatoria con un documento técnico que contenga los lineamientos y/o normas de intervención futuras, con el fin de proteger al conjunto y de preservar el carácter e identidad de la Zona Típica Los Dominicos.

## Categoría: RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS EN SECTORES DE ALTA DENSIDAD

99

La última propuesta de mejoramiento de espacio público es la recuperación de pasajes públicos en sectores de alta densidad.

Debido a la escasez de áreas verdes en estos sectores, se propone rehabilitar los pasajes públicos que han quedado urbanizados entre proyectos de edificios en altura. El objetivo es implementar un diseño paisajístico, que los provea de nuevos árboles y superficies vegetales, y un diseño de espacio público, con mobiliario y equipamiento que permitan que la comunidad se beneficie de estos espacios en desuso.

Estos pasajes actualmente son lugares deteriorados, ya que a pesar de que son públicos, están en abandono o son utilizados por algunas de las torres de departamentos para dejar objetos o como estacionamientos informales.

Uno de los objetivos del proceso de diseño es que haya participación de la comunidad, para que el proyecto reúna sus ideas y anhelos. Por otro lado, la caracterización de la

población vecina a los pasajes, permite identificar qué programas son requeridos para la comunidad, asegurando que se constituyan como puntos activos.

Los programas posibles incluyen: zonas de juegos infantiles didácticos, máquinas de deporte y zonas para la realización de deporte comunitario al aire libre, áreas de estancia, descanso y encuentro puntos de lectura al aire libre que impulsen el intercambio de libros entre los vecinos, huertos urbanos coordinados por la comunidad con ayuda de la municipalidad, zonas de ajedrez y taca-taca, entre otros.

También se propone plantar plantas aromáticas y comestibles con información científica y de cuidado por medio de una aplicación para la comunidad, como también bebederos de aves y árboles frutales, que conecten a las personas con la biodiversidad urbana de nuestra comuna.

Para el presente Plan se seleccionaron dos pasajes: Pasaje Lorena Warren / Los Militares y Pasaje Cristóbal Colón / Hernando de Magallanes.

### recuperación pasaje lorena warren [código: 4-30]

Se ubica al oriente de la intersección de Los Militares con Warren Smith. Tiene 35 metros de longitud y 7 metros de ancho aproximadamente.

Actualmente está cerrado con una barrera liviana, y uno de los edificios vecinos tiene contenedores de basura en su interior.

Posee algunos árboles, pero no están en buenas condiciones.

Se propone un camino central curvo con vegetación a ambos costados, que desemboca en un fondo programático con zonas de juegos infantiles y máquinas de ejercicios, según las necesidades de la comunidad. El camino contiene bancas en algunos tramos de sus bordes para generar zonas de estancia.

Figura N° 76  
Recuperación Pasaje Lorena Warren Estado  
Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

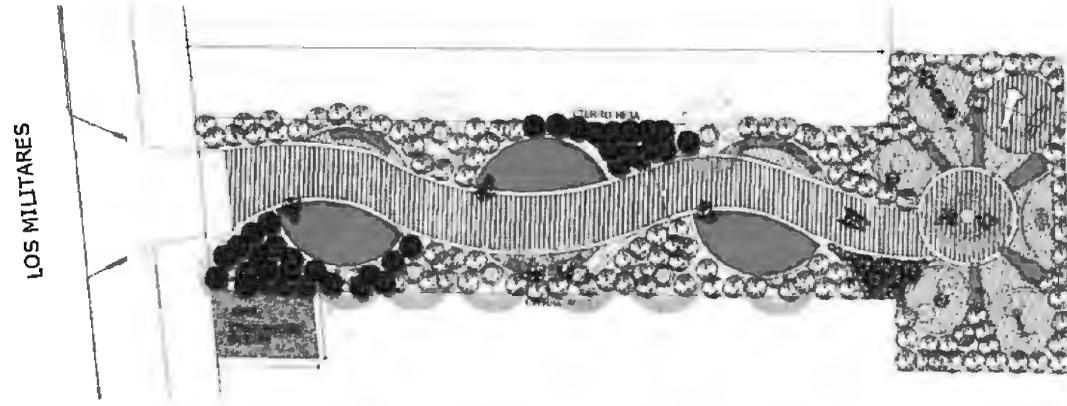


Figura N° 17  
Recuperación Pasaje Lorena Warren –  
Propuesta de Planta

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana

## recuperación pasaje colón [código: 4-26]



Figura N° 18  
Recuperación Pasaje Colón Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Se ubica al poniente de la intersección de Av. Cristóbal Colón con Hernando de Magallanes. Tiene 98 m de longitud y 9,7 m de ancho aproximadamente.

Posee hileras de árboles en ambos costados del pasaje, las cuáles se encuentran en buenas condiciones. Una de las intenciones es mantenerlas y consolidarlas con nuevas especies arbóreas.

Al igual que en el caso anterior, se proyecta separar los programas a proponer de los edificios contiguos con un borde de vegetación.

Así, la concentración de usos se dispone en el centro del pasaje, a través de un camino y varias paradas programáticas en su extensión. Cada parada contendrá mobiliario y equipamiento específico dirigido a los distintos usuarios.

Se propone estudiar la implementación de cuatro circuitos de interés patrimonial en la comuna: Los Dominicos, El Golf y Cerro San Luis.

La propuesta busca dar una lectura unitaria, actualmente inexistente, a la alta presencia de Monumentos Históricos e Inmuebles de Conservación Histórica en Las Condes, agrupándolos por proximidad en cada uno de los tres circuitos propuestos y surtiéndolos de intervenciones menores que los reconozcan y valoricen bajo un mismo lenguaje de operación patrimonial.

Se plantea la posibilidad de ejecutar las siguientes operaciones: utilizar franjas de tratamiento de suelo particular frente a las obras patrimoniales, siendo posible la

opción de usar piedra y/o adoquines debido a la nobleza del material y a su ya reconocida utilización en edificios de carácter patrimonial. La idea es que las franjas sirvan para señalar las obras a los peatones del circuito, pero también para disminuir la velocidad de los automóviles y ciclos frente a las obras protegidas, anunciando su presencia en la vía. Se prevé también dotarlos de una iluminación especial, de carácter escenográfico, exceptuando en casos donde se trate de viviendas particulares en uso. Y, por último, instalar elementos de señalización e información que los identifiquen y den cuenta de su historia. Todas estas operaciones se postulan con el fin de dar cuenta de su relevancia histórica y arquitectónica para la ciudad.

### **circuito patrimonial los dominicos** **[código: 5-01]**

Se propone un circuito patrimonial para la zona oriente de la comuna, denominado Los Dominicos. El nombre se genera por el hecho de estar ubicado el parque en su centro. Su recorrido aúna ocho obras patrimoniales: una Zona Típica, tres Monumentos Históricos, tres Inmuebles de Conservación Histórica y un Sitio de Interés Patrimonial. El circuito, en dirección poniente a oriente, comienza con el Edificio y Parque del Instituto Cultural de Las Condes, declarado Monumento Histórico por el DS N° 68 del año 1981, que hoy es sede del Centro Cultural de Las Condes. Formó parte de la antigua chacra El Rosario donde a mediados del Siglo XIX se construyó la casona.

Su trazado continúa por Av. Apoquindo, una de las vías más importantes de Santiago. En la intersección con Tomás Moro se proyecta por dicha vía hasta la Casa Presidencial Tomás Moro, adquirida en 1971 por el Estado chileno para ser la residencia presidencial de Salvador Allende y su familia. Fue declarada Monumento Histórico por el DS N° 2130 del año 2006.

En el remate de Av. Apoquindo se ubica la Zona Típica Parque Municipal de Los Dominicos en la que se emplaza el Monumento Histórico Iglesia San Vicente Ferrer. Ambos declarados por el DS N° 1296 del año 1983.

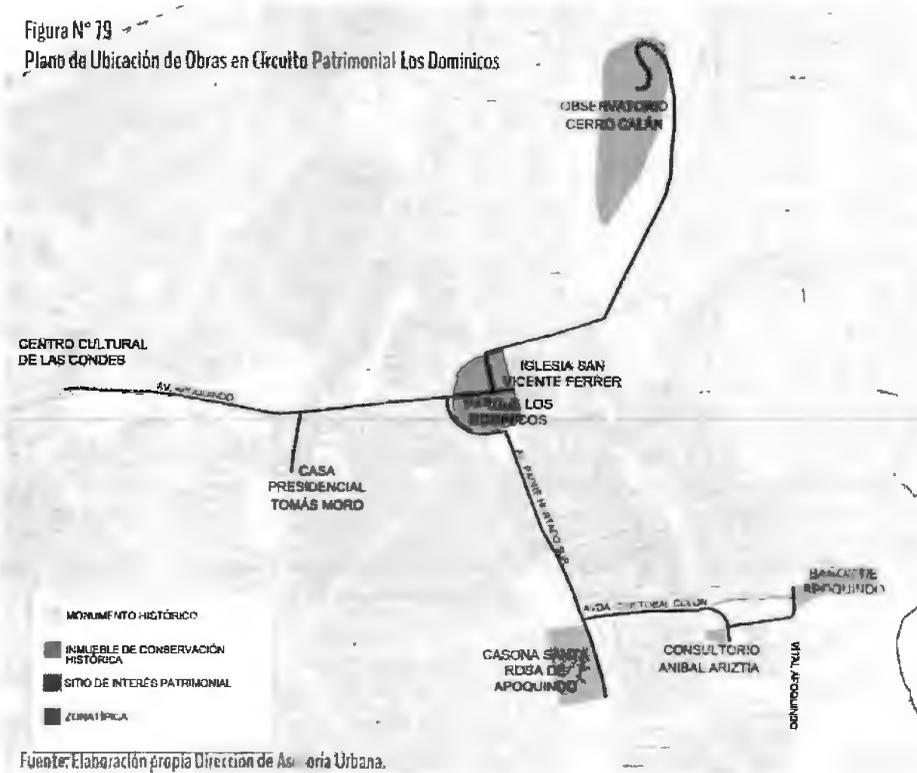
Desde el Parque Los Dominicos hacia el norte, se emplaza el Observatorio Astronómico Nacional de Chile (OAN), Inmueble de Conservación Histórica ubicado en la cima del Cerro Calán desde la década del 60.

Desde el Parque Los Dominicos hacia el sur, siguiendo el trayecto por Av. Padre Hurtado, se emplaza la Casona Santa Rosa de Apoquindo y su parque, conjunto declarado Inmueble de Conservación Histórica por el Plan Regulador Comunal y que pertenece a la Municipalidad de Las Condes desde el año 2008.

Partiendo de la Casona Santa Rosa de Apoquindo en dirección hacia el oriente, por Av. Cristóbal Colón, se emplaza próximo a la intersección de dicha vía con Av. Paul Harris el Consultorio Aníbal Ariztía, cuyo edificio antiguo es Inmueble de Conservación Histórica según el Plan Regulador Comunal.

El circuito patrimonial concluye en los Baños de Apoquindo, antiguos baños medicinales que se emplazaban en el remate de los que hoy es Av. Cristóbal Colón. Si bien hoy no existen como complejo, aún hay vestigios de lo relevantes que fueron, al ser expresión de la importante presencia de las aguas cordilleranas que caracterizan a la comuna. Debido a esta carga histórica y natural, el lugar es declarado en esta propuesta como sitio de interés patrimonial.

Figura N° 79  
Plano de Ubicación de Obras en Circuito Patrimonial Los Dominicos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



Figura N° 80  
Imágenes de Edificaciones Patrimoniales en Circuito Patrimonial Los Dominicos



Fuente: Fotografías 1, 2 y 3 Consejo Monumentos Nacionales, en: <https://www.monumentos.gob.cl/>. Fotografía 4 en Google Maps.

Figura N° 81  
Círculo Patrimonial Los Dominicos – Tramo  
Av. Padre Hurtado en su Estado Actual y su  
Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 82  
Círculo Patrimonial Los Dominicos – Tramo  
Av. Tomás Moro en su Estado Actual y su  
Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

## circuito patrimonial el golf [código: 5-03]

Se propone un circuito patrimonial para los barrios El Golf Norte y El Golf Sur, lugares históricos y de gran relevancia arquitectónica en la comuna.

En el barrio El Golf Norte se emplazan la parroquia Nuestra Señora de Los Ángeles y la embajada de España, ambos Inmuebles de Conservación Histórica. Además de un número importante de edificios de oficina y vivienda en altura que dotan al barrio de un carácter más contemporáneo.

En el barrio El Golf Sur se encuentran las dos Zonas de Conservación Histórica declaradas y protegidas en el Plan Regulador Comunal: Av. Presidente Errázuriz y Av. Gertrudis Echeñique. Además, se ubica uno de los Monumentos Históricos de la comuna: la Casa de Asturias N° 400 (D.S. N° 126, 2010), y varios Inmuebles de

Conservación Histórica declarados en el Plan Regulador Comunal, como el Colegio Verbo Divino, la Embajada de Alemania y la Embajada Británica.

El circuito por estas significativas obras de interés patrimonial se complementa con la existencia de importantes lugares culturales en el sector, como el Paseo de las esculturas de La Pastora, el Teatro Municipal de Las Condes y la Plaza Perú, donde se realiza la Feria de los Anticuarios.

Se propone generar una zona de vialidad compartida en Gertrudis Echeñique y un tratamiento particular de suelo frente a los edificios patrimoniales, en este caso la Embajada Británica. Además de proveer al edificio de elementos de señalización que identifique su relevancia patrimonial y den información sobre su historia.

Figura N° 83  
Plano de Ubicación de Obras en Circuito Patrimonial El Golf



Figura N° 84  
Parte del Circuito Patrimonial El Golf en  
calle Gertrudis Echenique en su Estado  
Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

## **circuito patrimonial cerro san luis [código: 5-04]**

En directa relación con el circuito patrimonial presentado anteriormente para los barrios El Golf Norte y El Golf Sur, se propone uno para el Cerro San Luis, uno de los cerros islas de la comuna. Ambos circuitos están físicamente conectados por la Av. Presidente Riesco, que además conecta al Cerro San Luis con la Escuela Militar, que fue diseñada en 1943 por el arquitecto Juan Martínez Gutiérrez, destacado arquitecto chileno de origen español. Si bien no cuenta con protección sí se considera de interés patrimonial debido a su imponente y notable arquitectura. Existe un loteo del año 1946 en la ladera sur del cerro isla San Luis. Parte de sus edificaciones son significativas obras modernas y contemporáneas de la arquitectura chilena.

Se efectuó una revisión bibliográfica de textos que refiriesen a la presencia de obras de la arquitectura moderna en Las Condes. Uno de ellos fue el libro "Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile, 1950-1970", cuyo autor es el arquitecto Pablo Altíkes. En él, 7 de las 50 obras investigadas por el autor se emplazan en el Cerro San Luis. Todas ellas fueron incluidas en este circuito. También se revisó el archivo de la Revista AOA, de la Asociación de Oficinas de Arquitectos de Chile, donde se hallaron dos obras del arquitecto Mario Pérez de Arce, incluida su vivienda particular, las que también fueron añadidas al presente circuito patrimonial moderno.

Resulta interesante la presencia de un alto número de casos de obras emblemáticas de la arquitectura moderna chilena en un mismo loteo. Por ello, a modo de revisión e investigación patrimonial, se propone un recorrido que pase por todas ellas.

Figura N° 85  
Parte del Circuito Patrimonial Cerro San Luis  
en su Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 86  
Plano de Ubicación de Edificaciones Representativas del  
Movimiento Moderno de la Arquitectura en Cerro San Luis



La información principal de cada caso, extraída primariamente del libro referenciado, junto a su imagen se presentan en las Figuras siguientes.

■ OBRAS DE INTERÉS PATRIMONIAL

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 89  
03- Casa del Arquitecto



Figura N° 87  
01 - Departamento Presidencial Masco



Fuente: Revista AOA N° 25 (2014), p. 43.

Figura N° 88  
02 - Casa Cortés



Fuente: Alkias, P. (2013). Movimiento Moderno Oviado. 50 viviendas en San Diego de Chile 1950-1970; STUQ Editorial, Santiago, Chile. p. 124.



Fuente: Revista AOA N° 25 (2014), p. 43.



Figura N° 90  
04 – Casa Balada



Fuente: Altikes, P. (2013). Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STOQ Editorial, Santiago, Chile. p. 120.

Figura N° 91  
05 – Casa Figueroa



Fuente: Altikes, P. (2013). Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STOQ Editorial, Santiago, Chile. p. 116.

Figura N° 92  
06 – Rechmeier – Siewekw



Fuente: Altikes, P. (2013). Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STOQ Editorial, Santiago, Chile. p. 112.

74  
Diseño  
Arquitecto: Frenkel  
Español  
Diseño Arquitecto  
1950  
1950

75  
Diseño  
Arquitecto: Frenkel  
Español  
Diseño Arquitecto  
1950  
1950

76  
Diseño  
Arquitecto: Frenkel  
Español  
Diseño Arquitecto  
1950  
1950



Figura N° 93  
07 – Casa Grez

Fuente: Altikes, P. (2013). Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STQQ Editorial Santiago, Chile. p. 108.

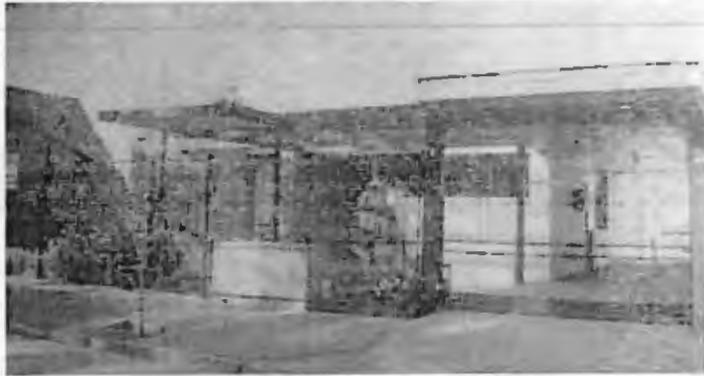


Figura N° 94  
08 – Casa Leclerc – Valderrama

Fuente: Altikes, P. (2013). Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STQQ Editorial, Santiago, Chile. p. 104.



Figura N° 95  
09 – Casa Galleguillos

Fuente: Altikes, P. (2013). Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STQQ Editorial, Santiago, Chile. p. 100.



La priorización de los proyectos, desde la perspectiva técnica como comunitaria (según el proceso de participación ciudadana), si bien no es vinculante, establecerá un conjunto de luces para el Concejo Municipal, quien deberá priorizar los proyectos y luego aprobar este Plan. Por tanto, las estrategias, proyectos y/o acciones que aquí se han presentado responden a criterios técnicos y a los fundamentos expuestos en el acápite 04B. Criterios de Selección de Proyectos.





## índice de figuras y tablas

Figura N° 1	Imagen Objetivo para el Plan de Acción de Responsabilidad	1	Figura N° 21	Imágenes de la Av. Tomás Moro en su Estado Actual y su Visión Futura	68
Figura N° 2	Estrategias, Proyectos y Acciones para el Plan de Acción de Responsabilidad	2	Figura N° 22	Perfil Tipo Ruta Verde Av. Omasuytu - Tomás Moro	69
Figura N° 3	Imagen Objetivo para la Infraestructura Verde Sostenible	18	Figura N° 23	Imágenes de la Av. Plaza en su Estado Actual y su Visión Futura	71
Figura N° 4	Estrategias, Proyectos y Acciones para la Infraestructura Verde Sostenible	18	Figura N° 24	Imágenes de la Ciudad La Gloria - Zona DPMaggioli en su Estado Actual y su Visión Futura	71
Figura N° 5	Imagen Objetivo para la Red de Movilidad Integrada	21	Figura N° 25	Imágenes de la Ciudad Los Hornos (ex-ante Martín de Sarmiento) en su Estado Actual y su Visión Futura	72
Figura N° 6	Estrategias, Proyectos y Acciones para la Red de Movilidad Integrada	22	Figura N° 26	Imágenes de casa La Costanera en su Estado Actual y su Visión Futura	72
Figura N° 7	Imagen Objetivo para los Espacios Públicos Inclusivos	32	Figura N° 27	Imágenes de casa Pallas de Arica en su Estado Actual y su Visión Futura	73
Figura N° 8	Estrategias, Proyectos y Acciones para los Espacios Públicos Inclusivos	33	Figura N° 28	Imágenes de casa Nueva Señora de los Angeles en el Bloque A del C y su Visión Futura	73
Figura N° 9	Imagen Objetivo para la Identidad y Memoria	37	Figura N° 29	Imágenes de casa Las Tormentas en su Estado Actual y su Visión Futura	73
Figura N° 10	Estrategias, Proyectos y Acciones para la Identidad y Memoria	38	Figura N° 30	Imágenes de la calle Dos de Agosto en su Estado Actual y su Visión Futura	74
Figura N° 11	Imagen Objetivo Integral	43	Figura N° 31	Imágenes de la calle Ordoñez en su Estado Actual y su Visión Futura	74
Figura N° 12	Programa DWB/Los Cuadros	46	Figura N° 32	Imágenes de la Comisaría de San Francisco en su Estado Actual y su Visión Futura	75
Figura N° 13	Trazado Propuesto de Avda. y Diseño de la Malla en el Plan Regulador Comunal y Territorio Administrativo	56	Figura N° 33	Imágenes de la Comisaría de San Francisco en su Estado Actual y su Visión Futura	75
Figura N° 14	Símbolos del Comunal	59	Figura N° 34	Imágenes de la Comisaría de San Francisco en su Estado Actual y su Visión Futura	75
Figura N° 15	Acción Parque Ciudadano Avenida Plaza Sur	59	Figura N° 35	Imágenes de la Comisaría de San Francisco en su Estado Actual y su Visión Futura	75
Figura N° 16	Centro de la Zona Sur de Santiago	62	Figura N° 36	Imágenes de la Comisaría de San Francisco en su Estado Actual y su Visión Futura	76
Figura N° 17	Imágenes y simbología del Proyecto Comunal Parque Quilicura Centro Calle	63	Figura N° 37	Imágenes de la Comisaría de San Francisco en su Estado Actual y su Visión Futura	76
Figura N° 18	Imágenes de Señales Complementarias Parque Quilicura Centro Calle	63	Figura N° 38	Imágenes de la Comisaría de San Francisco en su Estado Actual y su Visión Futura	77
Figura N° 19	"Tronco del Ocho" y "La Tronca" - Primer Logo Diseñado de Transparencia Centro Calle	67	Figura N° 39	Perfil Tipo Comedor Av. Granibál Caceres Tramo 1 - Av. Tobalaba - Góndola Alameda	77
Figura N° 20	Imágenes de la Comisaría San Francisco en su Estado Actual y su Visión Futura	67	Figura N° 40	Perfil Tipo Comedor Av. Granibál Caceres Tramo 2 - La Florida Alameda - Av. Padre Hurtado	78
Figura N° 21	Imágenes de la Comisaría San Francisco en su Estado Actual y su Visión Futura	68	Figura N° 41	Imágenes del Comedor Av. Padre Hurtado Tramo General Bache - ex. Control de Calles Ejecución	79
Figura N° 22	Perfil Tipo Avenida Parque Alonso de Córdoba - Señalización Futura en su Visión Futura	68	Figura N° 42	Imágenes del Comedor Av. Padre Hurtado Norte ex. Accesorios en su Estado Actual y su Visión Futura	80
Figura N° 23	Perfil Tipo Avenida Parque O'Higgins Huérfanos Av. Del Monte Tramo 1 - San Pedro de Subercaseaux - San Demas	69	Figura N° 43	Imágenes del Comedor Av. Padre Hurtado Tramo Camino El Alto en su Estado Actual y su Visión Futura	80
Figura N° 24	Perfil Tipo Avenida Parque O'Higgins Huérfanos Tramo 2 - San Demas - C. San José de la Sierra Señores	69	Figura N° 44	Perfil Tipo Comedor Av. Las Comas Barrio Central y Tres Pisos por Señales de Tránsito	81
Figura N° 25	Imágenes de la Av. Alameda Formingart en su Estado Actual y su Visión Futura	69	Figura N° 45	Perfil Tipo Comedor Av. Las Comas Zona de Pisos de Bases en el Centro de la Ciudad, Señalización	81
Figura N° 26	Perfil Tipo Ruta Verde Av. Alameda Desamparado Torres Torres Plaza - Padre Hurtado	68			



Figura N° 49	Materialidad de los Pavimentos en los Tres Tramos del Corredor Av. Las Condes	82	Figura N° 70	Esquema de Estrategias, Proyectos y/o Acciones en Barrio Colón Oriente y Cooperativas	93
Figura N° 50	Imagen del Corredor Av. Las Condes en su Estado Actual y su Visión Futura	83	Figura N° 71	Imagen de Sector de Calle Pachidangu en su Estado Actual y su Visión Futura	94
Figura N° 51	Imagen Estacionamiento Bicicletas tipo cerrado implementado en salida Metro Mapocho en su Estado Actual y su Visión Futura	83	Figura N° 72	Diagramática de Estrategias, Proyectos y/o Acciones en Barrio Colón Oriente y Cooperativas	96
Figura N° 52	Imagen Estacionamiento Bicicletas tipo abierto implementado en salida Metro Hernando de Magallanes en su Estado Actual y su Visión Futura	83	Figura N° 73	Imagen del Eje de Calle Pública del Corredor San Cristóbal en su Estado Actual y su Visión Futura	96
Figura N° 53	Diagramática Intervención Av. Maripíñue y Av. Aquequedo	84	Figura N° 74	Imagen del Eje de Calle Pública para la Rotonda Alameda	97
Figura N° 54	Estación Ambiente Subterráneo en Mar de los Seguros – Rampa General	84	Figura N° 75	Mejoramiento Parque Los Dazninos	98
Figura N° 55	Imagen Intersección Av. Maripíñue con Av. Apodulmo en su Estado Actual y su Visión Futura	85	Figura N° 76	Diagramación Pasaje Torrea Warren Detacado Actual y su Visión Futura	99
Figura N° 56	Estacionamiento Subterráneo en Mar de los Seguros – Curva	85	Figura N° 77	Recuperación Pasaje Colón Estado Actual y su Visión Futura	100
Figura N° 57	Módulo del Diseño de Pavimentos en Pasaje Erasmio Poché	86	Figura N° 78	Plano de Ubicación de Obras en Circuito Patrimonial Los Dominicos	100
Figura N° 58	Módulo del Diseño de Pavimentos en Pasaje Erasmio Aquequedo	87	Figura N° 79	Imagenes de Edificaciones Patrimoniales en Circuito Patrimonial Los Dominicos	101
Figura N° 59	Imagen de Calle Augusto Ugarte Norte en su Estado Actual y su Visión Futura	87	Figura N° 80	Circuito Patrimonial Los Dominicos – Plano Av. Puma Huada en su Estado Actual y su Visión Futura	101
Figura N° 60	Imagen de Calle Don Carlos en su Estado Actual y su Visión Futura	87	Figura N° 81	Circuito Patrimonial Los Dominicos – Plano Av. Puma Huada en su Estado Actual y su Visión Futura	103
Figura N° 61	Esquema de las Acciones Torrea Pasaje Leon Negro, Santa Mercedes y Dugallés	88	Figura N° 82	Circuito Patrimonial Los Dominicos – Plano Av. Torrea More en su Estado Actual y su Visión Futura	103
Figura N° 62	Imagen de Sector de Calle Diego Ruiz en su Estado Actual y su Visión Futura	89	Figura N° 83	Plano de Ubicación de Obras en Circuito Patrimonial El Golf	104
Figura N° 63	Imagen de Sector de Calle Los Vilos en su Estado Actual y su Visión Futura	90	Figura N° 84	Plano del Circuito Patrimonial El Golf en Calle Central de San Mateo en su Estado Actual y su Visión Futura	105
Figura N° 64	Composición de Malla Contextual	91	Figura N° 85	Plano del Circuito Patrimonial Correo San José en su Estado Actual y su Visión Futura	105
Figura N° 65	Plaza para Trabajos de Suelo Lúcido para Niños	91	Figura N° 86	Plano de Ubicación de Edificaciones Representativas del Movimiento Moderno de la Arquitectura en Correo San José	106
Figura N° 66	Plaza con Soporte Móvil para la Generación de Actividades	91	Figura N° 87	01 – Parque Arborescente Procelima, Pisco	106
Figura N° 67	Plaza Deportiva con Cancha y Zonas de Juegos	91	Figura N° 88	02 – Casa Cortés	106
Figura N° 68	Diagramación Parque Leonal Calle Val Leña en su Estado Actual y su Visión Futura	92	Figura N° 89	03 – Casa del Amparo	106
Figura N° 69	Imagen de Sector Calle Patricia en su Estado Actual y su Visión Futura	92	Figura N° 90	04 – Casa Galado	107
			Figura N° 91	05 – Casa Figueroa	107
			Figura N° 92	06 – Casa Ruchimay – Serrano	107
			Figura N° 93	07 – Casa Grez	108
			Figura N° 94	08 – Casa Leñero – Valderrama	108
			Figura N° 95	09 – Casa Gallinillas	108



## bibliografía

- Alchapar, N., Correa, E. y M. Cantón (2012). Índice de Reflectancia Solar de Revestimientos Verticales: potencial para la mitigación de la isla de calor urbana. *Revista Ambiente Construido*, Vol. 12, N° 3, p. 107 – 123; Asociación Nacional de Tecnología de los Ambientes Construidos; Río de Janeiro.
- Altike, P. (2013). *Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970*; STOQ Editorial, Santiago, Chile.
- ARCADIS (2024). *The Arcadis Sustainable Cities Index 2024. 2,000 days to achieve a sustainable future*. En: *The Arcadis Sustainable Cities Index 2024*.
- Asociación de Investigadores de Mercado (AIM). Descargables en: <https://aimchile.cl/gse-chile/>.
- Biblioteca del Congreso Nacional. Estadísticas Territoriales. Tasa de Natalidad, 2017 y 2020. En: <https://www.bcn.cl/siit/estadisticasterritoriales/resultados-consulta?id=351070>.
- Biblioteca del Congreso Nacional. Reportes Comunes. Comuna de Las Condes 2024. En: [https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas\\_v.html?anno=2024&idcom=13114](https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2024&idcom=13114).
- Biblioteca Congreso Nacional. Reportes Comunes. Comuna de Las Condes 2023. Indicadores Educativos. En: [https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas\\_v.html?anno=2023&idcom=13114](https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2023&idcom=13114).
- Camagni, Roberto (2005). *Economía Urbana*; Antoni Bosch Editor; Barcelona, España.
- Cámara Chilena de la Construcción e Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile. Índice de Calidad de Vida Urbana 2022, Resumen Ejecutivo. En <https://estudiosurbanos.uc.cl/wpcontent/uploads/2023/05/Informe-Ejecutivo-ICVU2022-1.pdf>.
- Cámara Chilena de la Construcción y Universidad Adolfo Ibáñez. Indicador de Bienestar Territorial (IBT) (2012 - 2017) En: <https://bienestarterritorial.cl/comparar/indicadores/>
- Corporación Ciudades. Atlas de Bienestar Territorial. En: <https://corporacionciudades.cl/atlas-de-bienestar-territorial/>.
- Devoto M., Carolina (2023). Diagnóstico Plataforma Socio Ecológica e Infraestructura Verde. Informe Preliminar Actualización PRC – LC. Municipalidad de Las Condes, Dirección de Asesoría Urbana.
- Diario Oficial de la República de Chile (2021). DS (MINVU) N° 17 Aprueba Política Nacional de Parques Urbanos. N° 42.980.
- Eastan, G.; Boroschek, R.; Rebolledo, S.; Inzulza, J.; Ejsmentewicz, D.; Vergara, P. y Giesen, E. (2022). *La Falla San Ramón y la sostenibilidad del piedemonte de Santiago: Recomendaciones para la política pública*. Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo de la Universidad de Chile, Santiago.
- Easton, G.; Inzulza, J.; y Pérez, S. (2020). Situación del cerro Calán con respecto a la Falla San Ramón y pertinencia de un museo de sitio en Santiago, Chile. Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas; Santiago, Chile. En: <https://www.parquecerrocalan.cl/wpcontent/uploads/2020/10/Estudio-Falla-de-San-Ramon.pdf>.
- Gehl, J. y L. Gemzoe (1996). *Public Spaces Public Life*. Danish Architectural Press, Copenhagen, Dinamarca.
- Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago (2024). *Estrategia Regional de Desarrollo 2024 – 2035*. Gobierno de Santiago y Pontificia Universidad Católica de Chile. En: [https://www.gobiernosantiago.cl/wpcontent/uploads/2024/07/ERD-RM\\_2035.pdf](https://www.gobiernosantiago.cl/wpcontent/uploads/2024/07/ERD-RM_2035.pdf).
- Gobierno Regional Metropolitana de Santiago y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2014). *Estrategia Regional de Desarrollo, Capital Ciudadana 2012 – 2021*. División de Planificación y Desarrollo, Departamento de Planificación Regional. En: [https://www.gobiernosantiago.cl/wpcontent/uploads/2014/doc/estrategia/Estrategia\\_Regional\\_de\\_Desarrollo\\_Region\\_Metropolitana\\_2012-2021.pdf](https://www.gobiernosantiago.cl/wpcontent/uploads/2014/doc/estrategia/Estrategia_Regional_de_Desarrollo_Region_Metropolitana_2012-2021.pdf).
- Larraín, Carlos J. (1952). *Las Condes*. Editorial Nascimento. Santiago, Chile. En: Biblioteca de la Universidad de Chile.
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia, Servicio Nacional de la Discapacidad, Departamento de Evaluación y Estudios (2023). *III Estudio Nacional de la Discapacidad en Chile*.
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (2023). *Diagnóstico de Siniestros de Tránsito en la Región Metropolitana. Año 2022*. Disponible en: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2023/06/Metropolitana-20221.pdf>.
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2013). *Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025*. Santiago, Chile: Ograma Impresiones. Disponible en: [https://www.mtt.gob.cl/wpcontent/uploads/2014/02/plan\\_maestro\\_2025\\_2.pdf](https://www.mtt.gob.cl/wpcontent/uploads/2014/02/plan_maestro_2025_2.pdf)
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2021). *Política Nacional de Parques Urbano. Más y mejores parques para Chile*. Santiago, Chile: Ograma Impresores. Disponible en: <https://www.minvu.gob.cl/wp-content/uploads/2020/05/Libro-de-la-Poli%CC%81tica-Nacional-de-Parques-Urbanos.pdf>.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, División de Desarrollo Urbano (2020). *Circular Ord. N° 324: Aplicación Título V de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, introducido por la Ley N° 20.958*. En: <https://www.minvu.gob.cl/wpcontent/uploads/2019/06/DDU439.pdf>.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y Geociudad Consultores (2018). *Guía para la Elaboración de Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIEP)*. Disponible en: <https://cndu.gob.cl/wp-content/uploads/Guia%20PNUD%20Ajustada.pdf>.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2017). *Manual de elementos urbanos sustentables. Tomo I: Sustentabilidad en el espacio público y recomendaciones para Chile*. Santiago, Chile: Grupo Donnebaum. Disponible en: <https://csustentable.minvu.gob.cl/wp-content/uploads/2018/03/MANUAL-DE-ELEMENTOS-URBANOS-SUSTENTABLES-TOMO-I.pdf>.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2015). *Espacios Públicos Urbanos. Vialidad Ciclo-inclusiva. Recomendaciones de diseño*. Santiago, Chile: Editora e Imprenta Maval Ltda. Disponible en: [https://www.minvu.cl/wp-content/uploads/150506%20MANUAL%20FINAL\\_red.pdf](https://www.minvu.cl/wp-content/uploads/150506%20MANUAL%20FINAL_red.pdf).

Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2014). *Política Nacional de Desarrollo Urbano. Volumen 4*. En: [https://cndt.cl/wp-content/uploads/2024/03/Politica\\_Nacional\\_de\\_Desarrollo\\_Urbano-1.pdf](https://cndt.cl/wp-content/uploads/2024/03/Politica_Nacional_de_Desarrollo_Urbano-1.pdf).

Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Secretaría Regional Ministerial Metropolitana (2011). Estudio "Riesgo y Modificación PRMS Falla San Ramón" (Informe ID N° 640-27-LP10). Teritorio y Ciudad Consultores.

MOVE Mobility (2019). *Smart Moving Las Condes*. División Smart Moving Cities. Holanda. [<https://movemobility.nl>].

Municipalidad de Las Condes, Dirección de Asesoría Urbana (2023). *Proyecto de Actualización del Plan Regulador Comunal, Etapa de Elaboración de Imagen Objetivo y Alternativas de Estructuración*. Documento Preliminar de Trabajo.

Municipalidad de Las Condes, Secretaría Comunal de Planificación (2021). *Plan de Desarrollo Comunal 2022 - 2025*. En: [https://archivos.lascondes.cl/descargas/transparencia/plan\\_desarrollo\\_comunal/Plan-de-Desarrollo-Comunal-2022-2025-LasCondes.pdf](https://archivos.lascondes.cl/descargas/transparencia/plan_desarrollo_comunal/Plan-de-Desarrollo-Comunal-2022-2025-LasCondes.pdf).

Municipalidad de Las Condes, Dirección de Desarrollo Comunitario, Departamento de Planificación Social y Estudios (2019). *Diagnóstico Social Comunal*.

Municipalidad de Las Condes, Departamento de Asesoría Urbana. *Memoria Explicativa Modificación N° 2 al Plan Regulador Comunal Las Condes*, diciembre 2003.

Organización de las Naciones Unidas, Secretaría Hábitat III (2017). *Nueva Agenda Urbana*. En: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>.

Organización de las Naciones Unidas, Asamblea General (2016). *Resolución 71/256. Nueva Agenda Urbana*. En: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n16/466/60/pdf/n1646660.pdf#:~:text=La%20Nueva%20Agenda%20Urbana%20reconoce,activa%20y%20singular%20en%20las>.

Organización de las Naciones Unidas, Asamblea General (2015). *Resolución 70/1. Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. En: <https://digitalibrary.un.org/record/3923923?ln=en&v=pdf#record-files-collapse-header>.

ONU-Hábitat (2020). *La Nueva Agenda Urbana Ilustrada*. Edición en español. Centro Urbano Roxana Fabris; Horacio Urbano. En: <https://onu-habitat.org/images/Publicaciones/Nueva-Agenda-Urbana-Ilustrada.pdf>.

Pérez de Arce A., M. (2014). Mario Pérez de Arce Lavín (1917 - 2010): *Arquitectura, Docencia y Sentido Común*. En: *Revista AOA N° 26, Arquitectura Chilena*. Agosto; Publicación de la Asociación de Oficinas de Arquitectura - Chile.

NACTO y *Global Designing Cities Initiative* (2020). *Guía global de diseño de calles* (Secretaría de Movilidad del Distrito Capital, Trad.). Bogotá, Colombia: Lemoine Editores. (Obra original publicada en 2016).

Quintero, L. y Quintero, J. (2019). *Infraestructuras verdes vivas: características tipológicas, beneficios e implementación*. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 12 (23). Disponible en: <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/25909>.

Ringeling P., Eugenio (1985). *Las Condes: un lugar en la historia*. Corporación Cultural de Las Condes (editora); Santiago de Chile.

Rueda, Salvador (2022). *Carta para la Planificación Ecosistémica de Ciudades y Metrópolis*. Icaria Editorial. Colección Ecología Urbana.

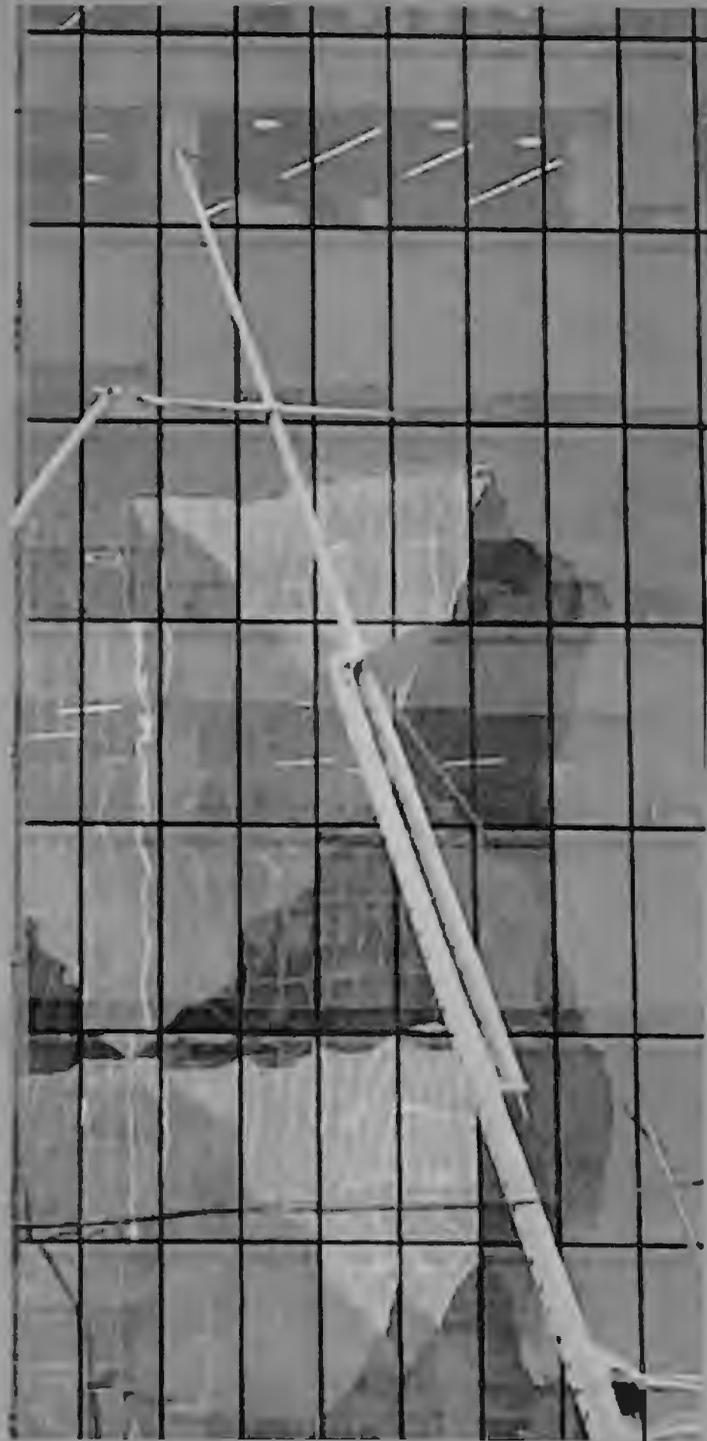
Sarricolea, Pablo. (2012). *La isla de calor urbana de superficie y sus factores condicionantes. El caso del área metropolitana de Santiago de Chile* [Tesis de Doctorado. Departamento de Geografía Física y Análisis de la Universidad de Barcelona]. En: <https://www.tdx.cat/handle/10803/86936#page-15>.

SECTRA y Observatorio Social Universidad Alberto Hurtado. *Actualización y recolección de información del sistema de transporte urbano, IX Etapa: Encuesta Origen Destino Santiago 2012*. Encuesta origen destino de viajes 2012 (Documento Difusión). Disponible en: <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle.asp?mfn=3253>.

Stephens, R. (1999). *Espacio Urbano, Delito y Prevención*. Ponencia al Congreso Ciudades de Madrid, documento basado en exposición del CPTED a la Fundación Paz Ciudadana (Chile). En: <https://www.madrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/TemaEmergencias/PonenciasCongresoCiudades/Ficheros/Parte2.3.pdf>.

Trivelli O., Pablo (2024). *Mercado de Suelo Urbano Área Metropolitana de Santiago, Primer Trimestre 2024*, Boletín N° 167. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. En: <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2024/05/DOC-Trivelli-167-2.pdf>.

Villanueva-Solis, J., Ranfla, A. y Quintanilla-Montoya, A. (2013). *Isla de Calor Urbana: Modelación Dinámica y Evaluación de medidas de Mitigación en Ciudades de Clima árido Extremo*. *Información Tecnológica*, 24 (1). Disponible en: <https://www.scielo.cl/pdf/infotec/v24n1/art03.pdf>.





# PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

VOLUMEN III – RESUMEN EJECUTIVO



**I MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES**  
2024 - 2028

**ALCALDESA**

SRA. CATALINA SAN MARTIN CAVADA

**HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL**

SRA. CATALINA UGARTE MILLAN

SR. LUIS HADAD AGEVEDO

SR. MANUEL MELERO ABARCA

SRA. FRANCESCA GORRINI TESSER

SRA. PAMELA HODAR ALBA

SR. RICHARD KOUYOUMDJIAN INGLIS

SR. CRISTOBAL DE LA MAZA LOPEZ

SR. LEONARDO PRAT FERNANDEZ

SR. GUILLERMO URETA LARRAIN

SRA. NAYATI MAHMOUD CONTRERAS

**SECRETARIO MUNICIPAL**

SR. JORGE VERGARA GOMEZ

**ADMINISTRADORA MUNICIPAL**

SRA. NAJEL REIN MOYA

**SECRETARIA COMUNAL DE PLANIFICACION**

SRA. MARIA GARCÉS MARQUES

El Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIMEPI) fue elaborado con la colaboración de todas las Direcciones Municipales en una Mesa de Trabajo liderada por la Dirección de Asesoría Urbana dando origen a su versión original de octubre de 2021 y su última actualización de marzo de 2025 con la cual se da inicio al proceso de participación ciudadana que culminó el 2 de julio de 2025.

Todos los resultados del proceso se sometieron a aprobación del Concejo Municipal de Las Condes con fecha 11 de septiembre de 2025, en la Sesión Ordinaria N° 1227.

**DIRECCIÓN DE ASESORÍA URBANA**

SR. PABLO DE LA LLERA MARTIN DIRECTOR

**EQUIPO PROFESIONAL:**

Pablo De La Llera Martin

Isabel Pedraza Guerrero

Luis Gutierrez Basic

Mario Torres Jofre

Rocio Arancibia Cerda

Mijal Melnick Hadjes

Matías Mella Zurita

Pablo Amunategui Del Rio

Carina Jofre Alcaíno

Benjamin Poblete Venegas

Septiembre 2025

Av. Alfonso de Córdova Interior N° 5225, Piso 3°  
7550000 Las Condes - Santiago - Chile



**LAS CONDES**  
MUNICIPALIDAD

Dirección de  
Asesoría Urbana

aurbana@lascondes.cl  
www.lascondes.cl

# ● índice

siglas y acrónimos

4

00\_ INTRODUCCIÓN

5

01\_ MARCO METODOLÓGICO, DEFINICIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO Y CARACTERIZACIÓN DE LA COMUNA

11

02\_ ANTECEDENTES Y DIAGNÓSTICO

21

A. El Marco de Inserción Internacional y Nacional

23

B. Políticas Públicas y Planeamiento Urbano

31

C. Cartera de Proyectos Involucrados en Movilidad y Espacio Público

40

02\_1 PRINCIPIOS COMUNALES PARA EL DIAGNÓSTICO URBANO

49

D. Geomorfología y Áreas Verdes

53

E. Espacio Público

59

F. Transporte y Movilidad

67

G. Patrimonio y Edificaciones

81

H. Población y Demografía

87

I. Fondos y Financiamiento

95

03\_ VISIÓN PARA EL PIIMEP

97

I.- Paisaje Natural Precordillerano

101

II.- Infraestructura Verde Sustentable

104

III.- Red de Movilidad Integrada

107

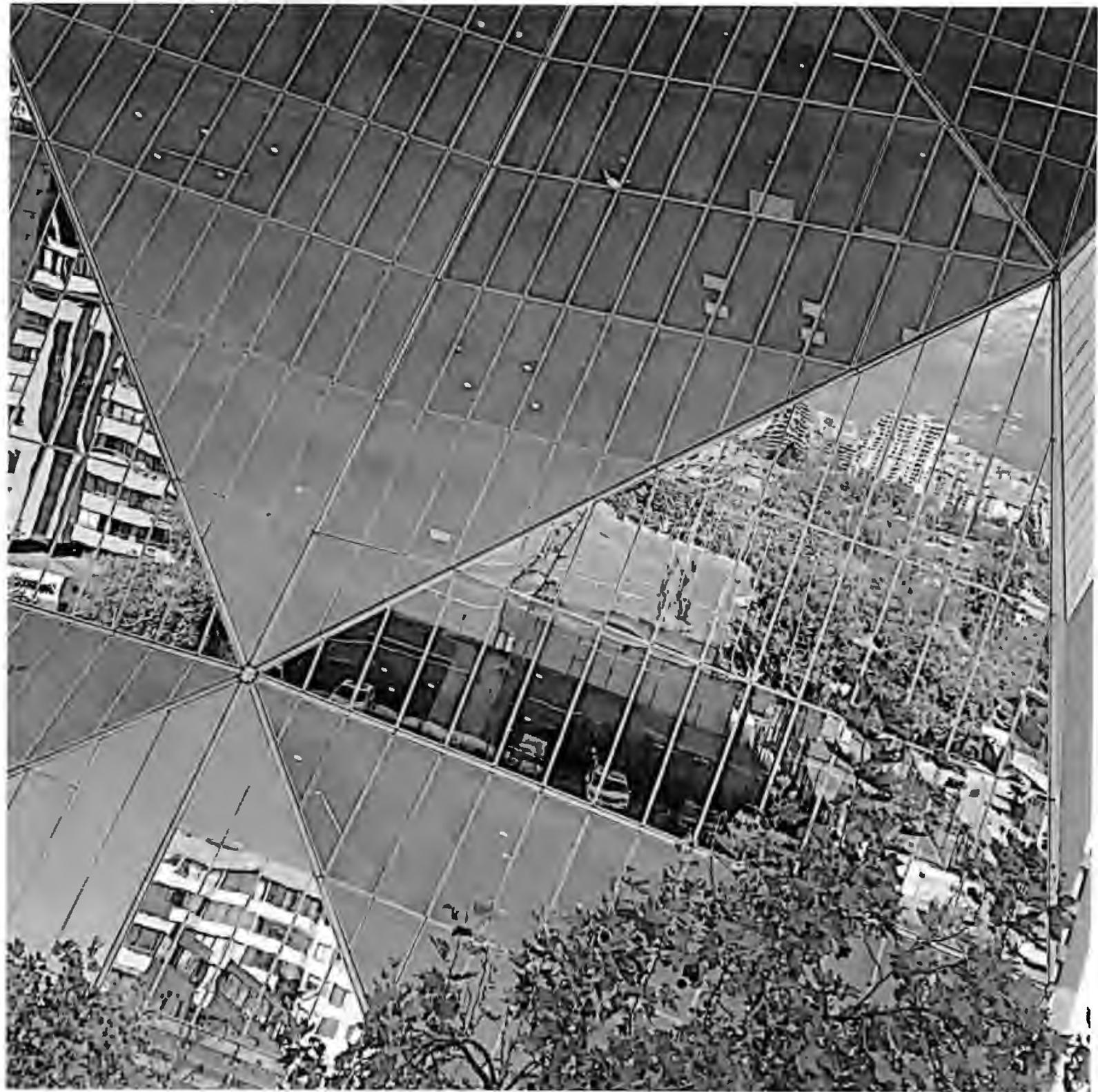
IV.- Espacios Públicos Inclusivos

110

V.- Identidad y Memoria

113

<b>04_ IMAGEN OBJETIVO</b>	<b>116</b>
04A. Propuesta General	117
04B. Criterios de Selección de Proyectos	117
04C. Propuesta PIIMEP Las Condes	121
04D. Alternativas de Desarrollo	121
<b>05_ PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS</b>	<b>124</b>
05A. Priorización Técnica de Proyectos	125
05B. Proceso de Participación Ciudadana	125
05C. Resultados de Proceso de Participación Ciudadana	131
05D. Priorización de Proyectos, Obras y/o Acciones	136
05E. Plano de Proyectos, Obras y/o Acciones	141
<b>índice de figuras y tablas</b>	<b>143</b>
<b>bibliografía</b>	<b>145</b>



## siglas y acrónimos

AIM	Asociación de Investigadores de Mercado	MINVU	Ministerio de Vivienda y Urbanismo
BCN	Biblioteca del Congreso Nacional	MMA	Ministerio del Medio Ambiente
BID	Banco Interamericano de Desarrollo	MOP	Ministerio de Obras Públicas
CCIC	Cámara Chilena de la Construcción	MTT	Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones
CESFAM	Centro de Salud Familiar	NAU	Nueva Agenda Urbana
CGR	Contraloría General de la República	OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD en inglés)
CNDU	Consejo Nacional de Desarrollo Urbano	ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
CNDT	Consejo Nacional de Desarrollo Territorial	OGUC	Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones
CONASET	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito	ONU – Habitat	Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos
CORFO	Corporación de Fomento de la Producción	PII-MEP	Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público
COSAM	Centro Comunitario de Salud Mental Familiar	PLADECO	Plan de Desarrollo Comunal
COSOC	Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil	PMA	Presupuesto Municipal Anual
DAU	Dirección de Asesoría Urbana	RNDU	Política Nacional de Desarrollo Urbano
DDU	División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo	PNOT	Política Nacional de Ordenamiento Territorial
DECOM	Dirección de Desarrollo Comunitario	PNPU	Política Nacional de Parques Urbanos
DFL	Decreto con Fuerza de Ley	PNUD	Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo
DO	Diario Oficial de la República de Chile	PNUMA	Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente
DOM	Dirección de Obras Municipales	PRC	Plan Regulador Comunal
DS	Decreto Supremo	PRCLC	Plan Regulador Comunal de Las Condes
EISTU	Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano	PRIS	Plan Regulador Intecomunal de Santiago
ERG	Estrategia Regional de Desarrollo	PRMS	Plan Regulador Metropolitano de Santiago
ERG RM	Estrategia Regional de Desarrollo Región Metropolitana de Santiago	PROT	Plan Regional de Ordenamiento Territorial
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación	PRRD	Plan Comunal para la Reducción de Riesgo de Desastres
GORE	Gobierno Regional Metropolitano de Santiago	SAPU	Servicio de Atención Primaria de Urgencia
IBT	Índice de Bienestar Territorial	SECPA	Secretaría Comunal de Planificación
ICVU	Índice de Calidad de Vida Urbana	SEIM	Sistema de Evaluación de Impactos de Movilidad
IEUT	Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales Pontificia Universidad Católica de Chile	SENADIS	Servicio Nacional de la Discapacidad
INE	Instituto Nacional de Estadísticas	SEREMI – MINVU	Secretaría Regional Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo
IPT	Instrumento de Planificación Territorial	SIEDU	Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano
LGUC	Ley General de Urbanismo y Construcciones		
LOCM	Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades		
MIDESO	Ministerio de Desarrollo Social y Familia		



Este Resumen Ejecutivo del Plan de inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (en adelante PIIMEP) se elabora con acuerdo a lo señalado en la Ley N° 20.958<sup>1</sup>, de 2016 (DO 15/10/2016), que *Establece un Sistema de Aportes al Espacio Público*.

Ésta vino a modificar el DFL N° 458, de 1975, Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC), siendo una de la más sustantiva, pues intercaló a continuación del artículo 167, el *Título V De las mitigaciones y aportes al espacio público*; en el *Capítulo III De los aportes al espacio público*, el artículo 176, inciso primero, establece:

*Cada municipio elaborará un plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, que contendrá una cartera de proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación territorial existentes o asociadas a éstos, debidamente priorizadas, para mejorar sus condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de sus espacios públicos y la cohesión social y sustentabilidad urbanas ...El plan deberá someterse a la aprobación del concejo municipal respectivo. Una vez aprobado, será promulgado por el alcalde, quien remitirá copia al gobierno regional. [el subrayado es propia].*

La incorporación del nuevo artículo 176 a la LGUC, no solo obliga a la elaboración de un PIIMEP, también a determinar los proyectos, obras o medidas en asociación directa con Plan Regulador Comunal (PRC) respectivo. Este nuevo instrumento posibilita por primera vez, contar con un mecanismo que permite financiar las acciones planificadas en el PRC, debidamente priorizadas y, por tanto, el instrumento de planificación territorial (IPT) es susceptible de materializarse en el tiempo.

El PIIMEP tampoco puede quedar solo en mejoras de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad del sistema de transporte, sino también debe considerar en sus proyectos, obras y acciones aquellas que contribuyen a mejorar la calidad de los espacios públicos, la cohesión social y la sostenibilidad urbana, aportando a la materialización de las estrategias de la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU)<sup>2</sup>, puesto que el objetivo fundamental es,

*...generar condiciones para una mejor "Calidad de Vida de las Personas"<sup>3</sup>, entendida no solo respecto de la disponibilidad de bienes o condiciones objetivas sino también en términos subjetivos, asociados a la dimensión humana y relaciones entre las personas.*

*Esta Política se basa en el concepto de "Desarrollo Sustentable", entendiendo desarrollo como el aumento de las posibilidades de las personas y comunidades para llevar adelante sus proyectos de vida en distintos ámbitos<sup>4</sup>. Y sustentable, en términos "que la satisfacción de las necesidades actuales de las personas se realice sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas."<sup>5</sup>*

El PIIMEP incorpora un rol priorizado de las inversiones en materia de infraestructura de movilidad y espacio público para el corto, mediano y largo plazo, puesto que varios de los proyectos, obras y acciones son de largo alcance, pues precisan no solo de importantes cuantías de recursos financieros, sino también de una adecuada incorporación de recursos profesionales y humanos, tanto para el desarrollo a nivel de detalle de los proyectos como también para canalizar la participación ciudadana y sus aportes, teniéndose presente que este PIIMEP debe actualizarse cada 10 años, según la norma vigente.

Se ha de tener presente que la elaboración de éste fue iniciada en el año 2020, recopilando información comunal y participación de las diferentes unidades del Municipio, para proponer en noviembre de 2021 la versión preliminar y someterlo al proceso de aprobación. En ese proceso, el PIIMEP fue presentado al Concejo Municipal, al Consejo de Organizaciones de la Sociedad Civil Comunal (COSOC) y se hizo llegar a todas las Direcciones Municipales, para que una vez obtenida las observaciones al mismo y corregidas, fuese objeto de participación ciudadana para priorizar la cartera de proyectos de éste, y luego recurrir al Concejo Municipal para la aprobación.

Sin embargo, la Secretaría de Planificación optó por hacer suya la base diagnóstica, visión e imagen objetivo y el listado de proyectos del PIIMEP, incorporando la propuesta al Plan

<sup>1</sup> Esta norma fue modificada por la Ley N° 21.284 (DO 12/11/2020) en lo que respecta a la creación y vigencia de las mitigaciones obradas en el sistema de movilidad local.

<sup>2</sup> Mediante el Decreto N° 11.781 de 2013 (DO 04/03/2013) se aprueba la Política Nacional de Desarrollo Urbano y se crea el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. Texto disponible en: <http://www.du.gob.cl/wp-content/uploads/2014/07/04-Politica-Nacional-Urbano.pdf>

<sup>3</sup> Ministerio de Vivienda, Urbanismo y Programación de los Negocios (MUVU) para el Desarrollo (2014). Política Nacional de Desarrollo Urbano. Voluntad. En: [https://cnud.cl/wp-content/uploads/2024/03/Politica\\_Nacional\\_Developmental\\_Urbano-1.pdf](https://cnud.cl/wp-content/uploads/2024/03/Politica_Nacional_Developmental_Urbano-1.pdf)

Desarrollo Comunal (PLADECO) 2022 – 2025<sup>4</sup>, que fuera aprobado por el Acuerdo N° 279/2021 del Concejo Municipal en la Sesión Ordinaria N° 1092, de fecha 9 de diciembre de 2021 (ratificado por Decreto Alcaldicio Sección 1ª N° 2259, de fecha 7 de junio de 2024) y contó con la opinión favorable del COSOC, vertida en la Sesión Extraordinaria de fecha 30 de noviembre de 2021, reflejada en el Acuerdo N° 14/2021. La versión 2021 del PIIMEP no fue sometida al proceso de participación ciudadana y, por tanto, no fue aprobado.

Con la asunción de la nueva administración comunal, en diciembre de 2024, se da un nuevo impulso al proceso de aprobación del PIIMEP. Éste es actualizado por la Dirección de Asesoría Urbana (DAU) y contó con la participación de diferentes unidades municipales, entregándose a la administración la versión actualizada en marzo de 2025, con la cual se optó invitar a la comunidad de Las Condes a emitir su opinión, por medio de un proceso de participación ciudadana que se materializó entre el 1 de junio y 2 de julio de 2025 con el propósito de cumplir con los preceptos legales.

En consecuencia, este Resumen Ejecutivo da cuenta en forma sintética del PIIMEP sometido al proceso de participación ciudadana, sus resultados y la aprobación por parte del Honorable Concejo Municipal de Las Condes.

#### Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP)

Tal como se ha indicado, la Ley N° 20.958, de 2016, por medio del nuevo artículo 176 de la LGUC, modificó implícitamente el artículo 6° de la ley Orgánica Constitucional de Municipalidades (LOCM), que establece:

*La gestión municipal contará, a lo menos, con los siguientes instrumentos:*

- a) *El plan comunal de desarrollo y sus programas;*
- b) *El plan regulador comunal;*
- c) *El presupuesto municipal anual;*
- d) *La política de recursos humanos, y*
- e) *El plan comunal de seguridad pública.*

Esta modificación un nuevo instrumento a la gestión municipal, el PIIMEP, cuya tarea fue encomendada al asesor urbanista de los Municipios, con acuerdo al artículo 21, inciso tercero, literal b), exigiendo a la administración, poner especial atención en la concordancia de sus instrumentos de misión, especialmente entre este nuevo instrumento y el PLADECO, PRC, Presupuesto Municipal Anual (PMA) y Plan Comunal para la Reducción de Riesgo de Desastres (PRRD).

La importancia se funda en la vigencia de cada instrumento, puesto que tanto el PRC como el PIIMEP deben actualizarse cada 10 años (sin perjuicio de ello, el PIIMEP debe actualizarse cada vez que se modifique el PRC), el PLADECO cada 4 años y, el PMA, tiene una vigencia anual. Por lo tanto, la gestión y administración municipal se basa en planeamiento de largo (el PRC si bien debe actualizarse cada 10 años, su imagen objetivo es para al menos 20 o más años), mediano y corto plazo.

Por otra parte, la LOCM en su artículo 7° establece que el PLADECO es el

*instrumento rector del desarrollo en la comuna y que contempla las acciones orientadas a satisfacer las necesidades de la comunidad local y a promover su avance social, económico y cultural,*

sin embargo, éste, por su característica en la mayoría de las veces carece de la fuerza necesaria para impulsar las transformaciones que el territorio precisa, tanto para mejorar las condiciones de la calidad de vida como para acoger los cambios producto de la densificación y crecimiento urbano.

La Ley N° 20.958 también incorporó un sistema de aportes al espacio público, con el propósito de mitigar los impactos de los proyectos que conllevan crecimiento urbano por extensión o por densificación. Los nuevos principios establecidos refieren a: universalidad, proporcionalidad y predictibilidad, con el objetivo de que tanto el sector público y privado concurren con mitigaciones y aportes que sean equivalentes a las externalidades generadas y, que se calculen en base a métodos objetivos, tanto de procedimientos como plazos debidamente estandarizados.

La División de Desarrollo Urbano (DDU) del MINVU, en acuerdo a las atribuciones que le asigna el artículo 4° de la LGUC, impartió instrucciones para la aplicación de la Ley N° 20.958, por medio de la Circular N° 324 (DDU 439) de fecha 6 de agosto de 2020, señalando en el numeral 2.2. *Objetivos y Definiciones de la Ley*, lo siguiente:

Este cuerpo normativo dispuso que los proyectos inmobiliarios —públicos y privados— mitiguen los impactos urbanos que generen en su entorno directo (**Mitigaciones Directas**), a través de un sistema que reemplaza a los actuales Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU), por el Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV). (destacados nuestros).

En ese orden de consideraciones, aquellos proyectos inmobiliarios que generen crecimiento urbano por densificación, podrán dar cumplimiento a la obligación de ceder terrenos para vialidad, áreas verdes y equipamiento, establecida en el artículo 70° de la LGUC, a través de un mecanismo alternativo, denominado “**Aportes al Espacio Público**”. (destacados nuestros).

En consecuencia, solo los proyectos inmobiliarios que generen crecimiento urbano por densificación podrán acogerse al mecanismo alternativo de las cesiones previstas en el artículo 70 de la LGUC mediante aportes en dinero. La densificación por extensión, es decir aquella que incorpora un nuevo suelo urbanizado a través de un loteo, deberá efectuar las cesiones tal como se han materializado a la fecha y tienen la obligación de urbanizar.

Con el propósito de dimensionar adecuadamente los posibles aportes que los municipios podrían recibir producto del crecimiento urbano por densificación, resulta interesante transcribir el numeral 2.2.3. Consideraciones Especiales para Proyectos que conlleven Crecimiento Urbano por Densificación, de la Circular DDU 439<sup>5</sup>:

En aquellos proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación se deberá considerar que:

- a) Quien decide si el proyecto cede o aporta en dinero es el propietario del terreno, debiendo libremente escoger entre las alternativas establecidas en la ley.
- b) En caso de aportes, el pago deberá efectuarse al municipio en forma previa a la recepción municipal del proyecto, en los términos prescritos en el artículo 179° de la LGUC.
- c) Los condominios Tipo A podrán ceder o aportar.
- d) Los condominios Tipo B ceden conforme a la Ley N° 20.841, es decir, como parte de los bienes de dominio común, al interior del condominio. Por lo tanto, no pueden aportar, salvo los proyectos de ampliaciones futuras del condominio.
- e) Los condominios Tipo A y Tipo B con terrenos afectos a declaratoria de utilidad pública deben ceder y

urbanizar dichos terrenos. La cesión de estos terrenos se hace efectiva con la recepción definitiva de las obras de urbanización, que es previa o conjunta con la recepción de la edificación (artículo 3.4.1. de la OGUC).

- f) En caso de beneficios o incentivos normativos obtenidos a propósito de la implementación de esta ley, la cesión o aporte aumentará en el mismo porcentaje que el beneficio obtenido, ateniéndose a lo prescrito en el artículo 182° de la LGUC, según corresponda.
- g) Se hará necesario contar con el historial de las cesiones o aportes realizadas sobre el terreno, ya que una vez enterado el 44% en forma acumulativa, no procede exigir más cesiones o aportes.
- h) Las cesiones o aportes también serán aplicables en el área rural, cuando se aplique el artículo 55° de la LGUC, conforme dispone el inciso final del artículo 169° del mismo cuerpo legal.
- i) Tratándose de cambios de destino, o modificaciones o ampliaciones del giro de patente comercial de una propiedad que incrementen los habitantes, ocupantes o metros cuadrados construidos, los aportes al espacio público deberán pagarse antes del otorgamiento de la autorización del proyecto respectivo.  
En lo relativo a la “patente provisoria”, dicha solicitud quedará exenta de cumplir la exigencia antes descrita, ello en atención a la naturaleza provisoria de esa autorización. En caso de solicitar una patente definitiva, la edificación en cuestión, deberá atenerse a lo indicado en el párrafo precedente. [el subrayado es propio].

Las municipalidades del país están obligadas a mantener activa una cuenta corriente especial y separada del resto del presupuesto municipal, para recaudar los fondos provenientes de aquellos proyectos inmobiliarios que optan por aportar dinero en lugar de ceder los terrenos a que haya lugar. Estos recursos deben usarse en la implementación del PIIMEP; si la Municipalidad no contase con un PIIMEP aprobado a la fecha, se podrá destinar hasta un tercio de lo recaudado en la cuenta corriente especial para la elaboración de éste.

<sup>5</sup> - Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Dirección de Desarrollo Urbano (2019). Circular DDU N° 439. Adhesión Título V de la Ley General de Urbanismo y Construcción, introducido por la Ley N° 20.913. En: <http://www.mmvu.gub.cl/web-content/uploads/2019/04/DDU-439.pdf>

Lo preceptuado obliga a destinar un 70% (deducidos los gastos de administración) de los recursos recaudados a proyectos, obras o medidas de movilidad y, un 40% de los fondos recaudados, en el caso de existir un plan intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, deben concurrir anualmente al financiamiento de obras incluidas en dicho plan intercomunal, según lo establecido en el artículo 180, inciso cuarto de la LGUC.

Se consideran inversiones en movilidad (70% de lo recaudado) todas aquellas relacionadas con: aceras y circulaciones peatonales, pasos para peatones, calzadas, ciclovías, paraderos de buses, estacionamientos de bicicletas, entre otras; y, en espacio público (30% de lo recaudado): áreas verdes, luminarias y alumbrado público, soterramiento de redes, prevención y mitigación de riesgos de desastres, señalética, áreas de juegos infantiles, baños públicos, mobiliario urbano, basureros o contenedores de basura, quioscos, pérgolas y otras que puedan asemejarse a las indicadas.

Es importante recordar que el Plan Regulador Comunal de las Condes (PRCLC), que data del año 1995, se anticipó a las actuales disposiciones normativas en materia de aportes por parte de los proyectos inmobiliarios, incorporando en su Ordenanza Local mecanismos que establecen la obligatoriedad a los proyectos de densificación en el sector alto de la comuna para concurrir a materializar las obras de infraestructura que se señalan en el artículo 39 del PRCLC y que dan factibilidad técnica al propio proceso de densificación.

Así, se busca que la densificación de la ciudad se haga responsable de los mejoramientos de la infraestructura de movilidad y del espacio público, de manera que los aumentos de densidad, vehículos y viajes permitan, a lo menos, mantener los estándares urbanísticos del sector en que se insertan los proyectos inmobiliarios.

Este mecanismo de participación responsable de los proyectos inmobiliarios de densificación, que aseguran o bien mejoran el estándar urbanístico de las zonas o sectores en que se emplazan, en la comuna de Las Condes no constituye un concepto nuevo y ajeno al quehacer de la planificación urbanística comunal, pues desde 1995 se encuentra entre los preceptos normativos locales, adelantándose en casi 25 años a lo normado recientemente.

Indiscutiblemente los preceptos actuales contenidos en la LGUC, obliga a la Municipalidad de Las Condes –en el corto plazo– a adecuar los mecanismos contemplados en la Ordenanza del PRCLC y a preparar una actualización de éste con una imagen objetivo para los próximos 30 años.

Aún no es posible dilucidar si las municipalidades tendrán competencia para materializar mejoras en la vialidad metropolitana de la comuna con cargo al porcentaje de recursos que se ha de traspasar al Plan de Inversiones Intercomunal, si dicha vialidad se encuentra en la cartera de proyectos del Plan Intercomunal, o si las afectaciones a utilidad pública existentes en el PRCLC serán valoradas como parte del aporte, entre otras materias.

Por otra parte, no es menos cierto que la Ley tenderá a homogenizar los estándares urbanísticos sin reconocer las diferentes realidades preexistentes en los territorios, lo cual tiene aspectos favorables con relación a corregir las diferencias e inequidades entre comunas, nivelándolas. Pero también plantea la amenaza de centrar su objetivo en el promedio nacional, bajando el aporte privado de recursos para mantener el estándar de infraestructura existente y con ello obligando a una mayor inversión municipal para mantener el estándar vigente.

En este mismo orden de ideas, esta comuna presenta un alto índice de calidad de vida urbana e índice de bienestar territorial, constituyendo un objetivo del planeamiento comunal que estos índices alcancen a todo el territorio comunal, corrigiendo las desigualdades existentes al interior de la propia comuna. Esto sin duda, demandará una inversión cuantiosa, en la que hasta hoy ha contribuido generosamente la inversión privada por intermedio de la gestión municipal. Sin embargo, no es posible determinar anticipadamente cuánto contribuirá a ello este nuevo mecanismo contemplado en la Ley de Aportes que persigue, según expresa, la modernización de las ciudades con la incorporación de este apoyo público-privado, según nuevos estándares de movilidad y espacio público.

Sin perjuicio de lo anterior, el PIIMEP estará compuesto por una cartera de proyectos, obras y medidas que estarán ligadas directamente al instrumentos de planificación territorial existentes y, tiene por objetivo mejorar las condiciones de

conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, la calidad de sus espacios públicos, y la cohesión social y sustentabilidad urbana, según señala el artículo 1º de la Ley N° 20.958.

En consecuencia, el PIIMEP se estructura en tres partes, a saber:

La Primera Parte (Volumen I), expone el Diagnóstico Comunal, que exhibe la situación actual de la comuna de Las Condes, con énfasis en aspectos de movilidad y espacio público, con una caracterización de ésta y antecedentes que permiten establecer la base para las futuras propuestas.

La Segunda Parte (Volumen II), se ofrece la Imagen Objetiva propuesta, resultado de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, que exterioriza los lineamientos y objetivos que construyen la visión del PIIMEP y el conjunto de proyectos, obras y acciones de infraestructura de movilidad y espacio público, que permitirían materializar ésta.

La Tercera Parte (Volumen III), que corresponde a este documento, se expone una síntesis de los dos volúmenes previos, el Plano y la Cartera de Proyectos Priorizada, y junto a estos, los resultados de la exposición pública durante 30 días corridos, su proceso de aprobación por parte del Concejo Municipal y posterior promulgación mediante Decreto Alcaldicio.





01\_ MARCO METODOLÓGICO, DEFINICIÓN DEL ÁREA  
DE ESTUDIO Y CARACTERIZACIÓN DE LA COMUNA

La metodología consideró en una primera instancia la búsqueda y análisis de la información relevante que posibilitara caracterizar la comuna de Las Condes en cuanto a movilidad y espacio público, para diagnosticar la situación actual y proyectarla a futuro. Adicionalmente, se revisaron los instrumentos de gestión municipal existentes a la fecha: Plan de Desarrollo Comunal, en cuanto rector del desarrollo de la comuna; Plan Regulador Comunal, que data del año 1995 y que a la fecha cuenta con 10 modificaciones y seccionales aprobados; y, Plan Comunal de Seguridad Pública, dado que aspectos importantes de este Plan dicen relación con la estructura territorial, especialmente de barrios y de características del espacio público. También metodológicamente se requirió información a las diferentes Direcciones Municipales y el levantamiento de información in situ.

En su origen, se creó una Comisión Municipal, constituida por diferentes Direcciones de la Municipalidad, presidida por el Director de la Dirección de Asesoría Urbana, la que concordó cinco objetivos principales a tener en consideración en la formulación del PIIMEP, que son:

- i. valorizar el patrimonio geográfico natural de Las Condes, con el propósito de recuperar sus quebradas y cerros isla e integrar la comuna a su contrafuerte cordillerano;
- ii. consolidar y vincular el sistema de áreas verdes y patrimonio natural mediante una red de infraestructura verde;
- iii. estructurar una comuna conectada, con la intención de consolidar la integración de los diferentes modos de transporte (públicos y privados), y la incorporación privilegiada de peatones y ciclovías, para un mejoramiento integral de los corredores urbanos.
- iv. dotar a la comuna con espacios públicos seguros, inclusivos, vitales y dinámicos; y,
- v. promover la identidad y memoria en la comuna a través de la valorización de su patrimonio urbano y arquitectónico, junto a la protección de sus barrios.

Luego de la versión original de 2021, se actualizó la base diagnóstica con la participación de las diferentes Direcciones Municipales, por medio de talleres organizados por la SECPLA y un plenario, realizado entre los meses de mayo y junio de 2024; incorporándose la información actualizada a esa fecha.

Si bien, este Plan se somete a participación ciudadana en el mes de junio 2025, no fue posible contar con los datos actualizados del último Censo de Población y Vivienda, por tanto, se utilizaron las cifras del Censo 2017 y sus proyecciones. Además, se recurrió al Sistema de Indicadores y Estándares de Desarrollo Urbano (SIEDU) del Consejo Nacional de Desarrollo Territorial (CNDT), ex Consejo Nacional de Desarrollo Urbano; se consultó el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), de 1992 y sus modificaciones posteriores, en especial, el proyecto de Modificación N° 104 (en desarrollo) que efectúa ajustes a la infraestructura de transportes metropolitana; Estrategia Regional de Desarrollo, actualizada al año 2024; la Política Nacional de Desarrollo Urbano; la Política Nacional de Parques Urbanos; la Política Nacional de Ordenamiento Territorial; Política Nacional para la Gestión de Riesgos de Desastres; los planes sectoriales en materia de transporte urbano, vialidad y parques urbanos, entre otros documentos que fijan estrategias y proyectos con incidencia a nivel comunal.

Se consideró pertinente examinar el contexto internacional en materias de sostenibilidad urbana, toda vez que el PIIMEP debe permitir alcanzar mejoras identificables en la calidad de vida urbana. Así, se revisaron los Objetivos de Desarrollo Sostenible, aprobado por las Naciones Unidas en el año 2015; la Agenda Urbana 2030, aprobada en la ciudad de Quito, en el año 2016. Ambos documentos permiten situar el camino hacia donde deben avanzar las ciudades a nivel mundial en un horizonte de mediano plazo.

Con este marco de referencia se elaboró el diagnóstico, permitiendo construir la visión comunal en la materia de este Plan y la imagen objetivo a materializar, que es considerada en las propuestas de proyectos, obras y medidas, bajo el prisma de la sostenibilidad urbana y la integración social. Este PIIMEP es el producto de la visión técnica sobre la materia, pues desde un punto de vista metodológico, se optó por someter a participación y consulta ciudadana la propuesta, con el fin de obtener la opinión de la comunidad sobre los ejes estratégicos o lineamientos y los objetivos asociados a cada uno de ellos, para luego ponderar los proyectos, obras y acciones con el prisma de la comunidad y obtener priorización de la cartera desde la visión comunitaria. Luego los resultados de ese proceso y la visión priorizada técnicamente, se somete a consideración del Concejo Municipal para su aprobación.

Finalmente, en acuerdo a lo determinado por la Ley N° 20.958 y la aplicación de sus disposiciones al territorio de la comuna de Las Condes, el área de estudio y, por tanto, del Plan, es aquella coincidente con el límite del área urbana definida en la Ordenanza de PRCLC. Cuya poligonal queda determinada según los siguientes deslindes: por el norte, al eje de la Avenida Kennedy y Avenida Las Condes, entre el Puente Lo Saldes y el km 6 del Camino a Farellones, límite con la comuna de Vitacura y Lo Barnechea respectivamente; por el oriente, al límite urbano comunal; por el sur, la Quebrada De Ramón, Avenida Valenzuela Puelma, Avenida Padre Hurtado y Avenida Francisco Bilbao, hasta su intersección con el eje del Canal San Carlos, límite con la comuna de La Reina; y, por el poniente, el eje del Canal San Carlos y el eje del Río Mapocho hasta el eje de Avenida Kennedy en el Puente Lo Saldes, límite con la comuna de Providencia.

## CARACTERIZACIÓN DE LA COMUNA

La comuna de Las Condes pertenece administrativamente a la Provincia de Santiago y se ubica al oriente de la ciudad. Tiene una superficie total de 96 km<sup>2</sup>, de los cuales 43,92 km<sup>2</sup> corresponden al área urbana. Sus deslindes administrativos son las comunas de Vitacura, al norte; de Lo Barnechea, al nororiente; de Providencia, al poniente; y, de La Reina, al sur; el límite oriente de la comuna son los faldeos cordilleranos. El territorio comunal de precordillera, sobre la cota 1.000 m.s.n.m., se encuentra protegido como área excluida del desarrollo urbano por el PRMS con el propósito de preservar el medio ambiente natural.

Para el Censo de 2017, la comuna registró una población total de 294.838 habitantes, ocupando la novena posición entre las comunas más pobladas del país y la que tiene mayor cantidad de habitantes en la zona oriente de la Región Metropolitana de Santiago. Es una comuna consolidada y que presta servicios y equipamientos para toda la Intercomuna Oriente (Las Condes, Vitacura, Lo Barnechea y La Reina). Sin perjuicio de lo anterior, la comuna de Las Condes destina el 30% de su territorio a satisfacer las demandas de servicios y equipamiento, conservando el 70% de su superficie urbana en baja altura, protegiendo la estructura de barrios residenciales.

De este modo se aborda el territorio de la comuna de Las Condes, bajo la cota 1.000 m.s.n.m., la infraestructura de movilidad y los espacios públicos existentes, entre ellos el correspondiente a la vialidad comunal, el sistema de áreas verdes y las vías y parques afectos a declaratorias de utilidad pública, los que constituirán la base de las propuestas del presente Plan.

Es importante hacer presente que respecto a los anchos entre líneas oficiales para la vialidad comunal y, por tanto, también para parques y los ensanches de vías afectos a declaratorias de utilidad pública, se consideran aquellos existentes el año 2004, por efecto de la aplicación de la Ley N° 20.791 de 2014, que retrotrajo la caducidad de ellas.

Consolidada como asentamiento urbano de alto estándar de calidad de vida, ubicada en el rango superior a nivel nacional, según el Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU<sup>6</sup>), elaborado por el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT) de la Pontificia Universidad Católica de Chile y la Cámara Chilena de la Construcción (CChC), basado en la provisión de bienes y servicios públicos y privados para las comunas urbanas y rurales; y, en la misma posición, según el Índice de Bienestar Territorial (IBT<sup>7</sup>), elaborado por la CChC y Centro de Inteligencia Territorial de la Universidad Adolfo Ibáñez, para las comunas urbanas.

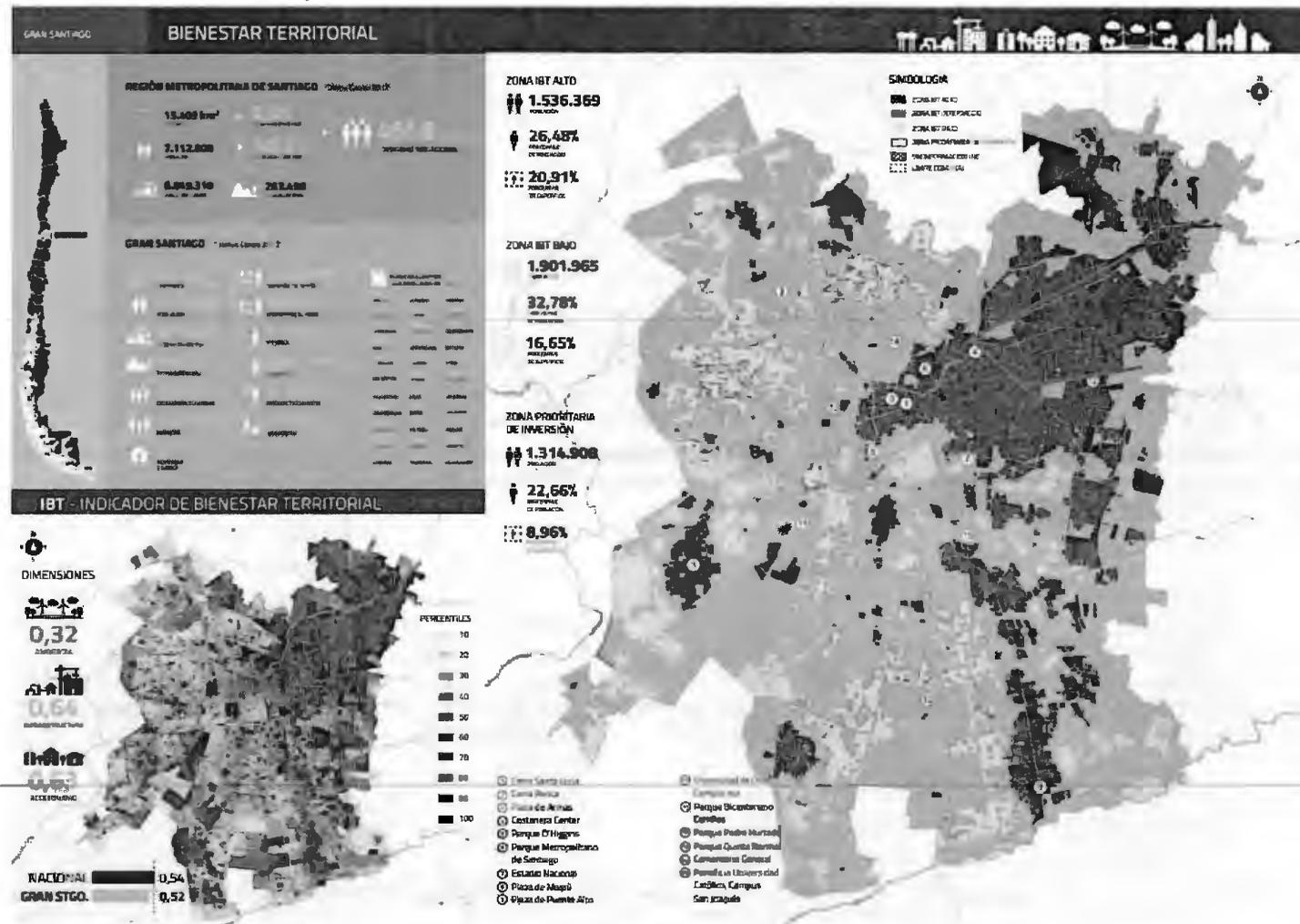
En la Figura N° 1 se puede observar el índice de bienestar territorial del Gran Santiago. Las líneas de color rojo establecen los límites aproximados de la comuna de Las Condes. También se puede observar en las Figura N° 2, Figura N° 3, Figura N° 4 y Figura N° 5 los resultados de las dimensiones con las cuales se construye este índice: Ambiental, Infraestructura y Accesibilidad.

<sup>6</sup> Cámara Chilena de la Construcción e Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales. Pontificia Universidad Católica de Chile. Índice de Calidad de Vida Urbana 2022. Resumen Ejecutivo, p. 29. En <https://estudiosurbanos.ucatolica.cl/wp-content/uploads/2023/05/Informe-Ejecutivo-ICVU-2022-1.pdf>

<sup>7</sup> Cámara Chilena de la Construcción y Universidad Adolfo Ibáñez. Indicador de Bienestar Territorial (IBT) (2012 - 2017). En <https://bienestarterritorial.cchc.compara/indicadores/>

<https://wp-content/uploads/2024/05/DOC-Trust-167-2.pdf>

Figura N° 1  
Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago



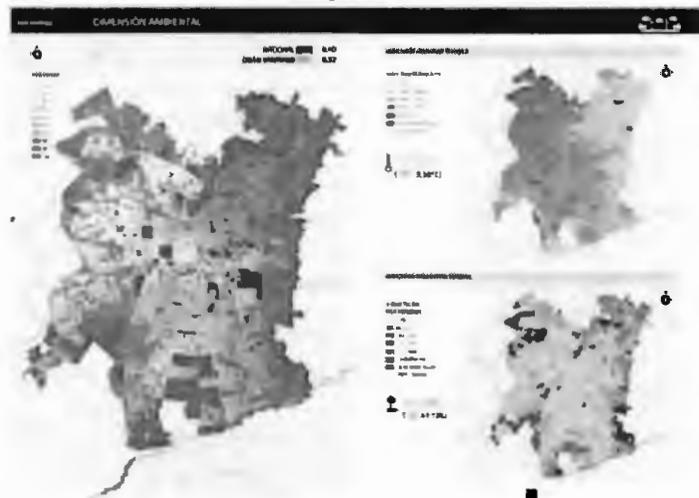
Fuente: Atlas de Bienestar Territorial Gran Santiago Región Metropolitana. Corporación Ciudades. En: <https://corporacionciudades.cl/wp-content/uploads/2019/04/ATLAS-SANTIAGO.pdf>.

Lo anterior, junto con la escasez y la demanda por suelo para fines inmobiliarios, dentro de los límites urbanos, ha contribuido a aumentar sostenidamente el precio de éste. A modo de ejemplo, en el primer trimestre de 2024, en la comuna se ofertaron 120.841 m<sup>2</sup> de suelo, con un precio promedio de 23,14 UF/m<sup>2</sup>, sin embargo, ésta ofertó en el Barrio El Golf el precio más alto del Gran Santiago, 257,3 UF/m<sup>2</sup> para una propiedad de 750 m<sup>2</sup>, seguido por

precios de 90,0 UF/m<sup>2</sup>, 81,4 UF/m<sup>2</sup> y 80,0 UF/m<sup>2</sup>, para predios de superficies de 459, 2.395 y 1.586 metros cuadrados.<sup>8</sup>

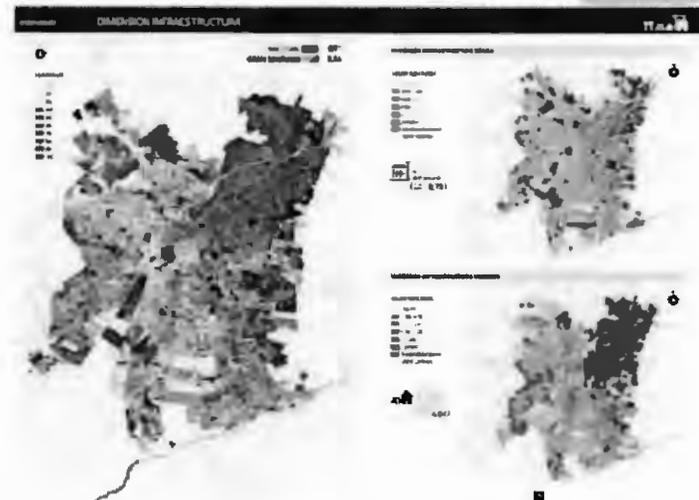
<sup>8</sup> Trivelpiece, Paola. (2024). Mercado de Suelo Urbano Área Metropolitana de Santiago. Primer Trimestre 2024. Molitor N° 167. Instituto de Estudios Urbanos y Rurales, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Pontificia Católica de Chile. En: <http://trivelpiece.urbano.cu.uchile.cl/wp-content/uploads/2024/05/DOC-1-1-167-2.pdf>

Figura N° 2  
Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago: Dimensión Ambiental



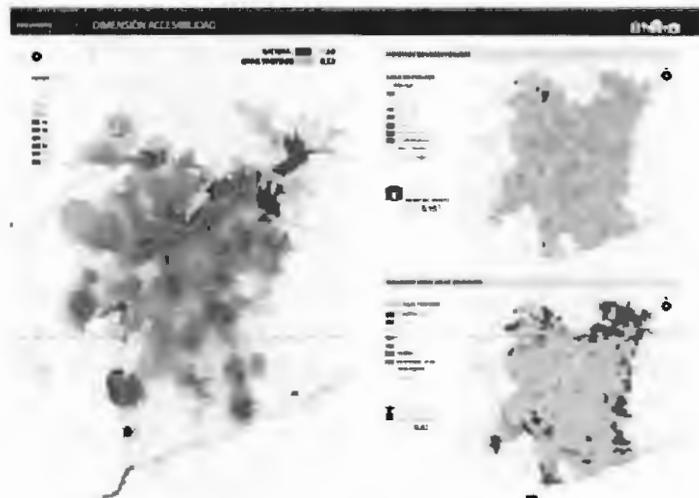
Fuente: Atlas de Bienestar Territorial Gran Santiago Región Metropolitana. Corporación Ciudades. En: <https://corporacionciudades.cl/wp-content/uploads/2019/04/ATLAS-SANTIAGO.pdf>.

Figura N° 3  
Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago: Dimensión Infraestructura



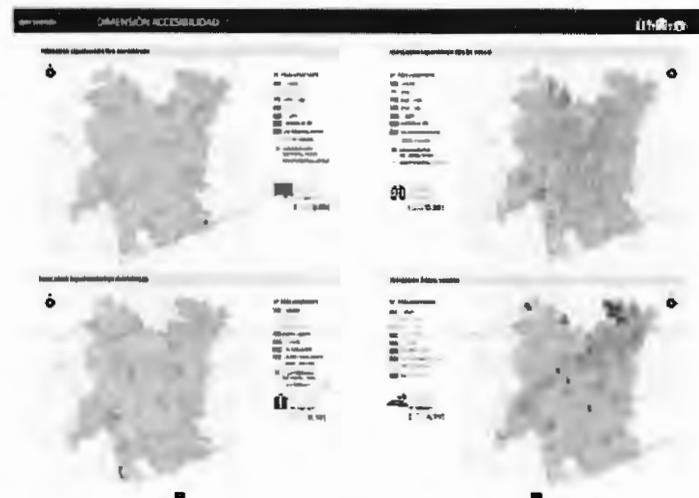
Fuente: Atlas de Bienestar Territorial Gran Santiago Región Metropolitana. Corporación Ciudades. En: <https://corporacionciudades.cl/wp-content/uploads/2019/04/ATLAS-SANTIAGO.pdf>.

Figura N° 4  
Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago: Dimensión Accesibilidad



Fuente: Atlas de Bienestar Territorial Gran Santiago Región Metropolitana. Corporación Ciudades. En: <https://corporacionciudades.cl/wp-content/uploads/2019/04/ATLAS-SANTIAGO.pdf>.

Figura N° 5  
Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago: Dimensión Accesibilidad



Fuente: Atlas de Bienestar Territorial Gran Santiago Región Metropolitana. Corporación Ciudades. En: <https://corporacionciudades.cl/wp-content/uploads/2019/04/ATLAS-SANTIAGO.pdf>.

La funcionalidad que asume la comuna a partir de 1995, en relación con la Intercomuna Oriente, estimula la diversificación de proyectos, impulsando también una transformación en el uso del suelo, prevista de manera concentrada en los lugares contemplados en el Plan Regulador Comunal, con adecuadas condiciones de accesibilidad. Esta funcionalidad viene siendo impactada negativamente estos últimos años por la aplicación de leyes de carácter general, que amenazan este ordenamiento territorial, entre ellas se encuentra la Ley N° 19.749, que establece normas para facilitar la creación de microempresas familiares.

Las Condes se consolida como una comuna de barrios residenciales con buena calidad de vida y como centro de actividades financieras, comerciales y de servicios, instaurándose como corazón de servicios del sector oriente. La normativa urbanística ha determinado con precisión los sectores en que es factible la realización de dichas actividades y donde no, con el fin de preservar el carácter residencial. Se delimitaron las zonas que permiten construcción en altura, con el fin de potenciar el desarrollo de ciertos sectores y, al mismo tiempo, preservar barrios consolidados de viviendas en extensión.

La comuna, hoy mosaico de barrios y formas de vida acogidas en un espacio urbano con diversas identidades, se construyó a partir de un proceso histórico que superpone varias ideas de ciudad. Las que se traducen en una expresión del espacio público y agrupamiento de las construcciones que reflejan los diferentes períodos de su historia, con distinta composición e intensidad de acciones individuales, colectivas y públicas.

Desde los inicios de su historia en 1541, cuando un grupo de españoles recorrió la comarca, remontando el río Mapocho y observando los campos que se extendían hacia la cordillera, antes de tomar la decisión definitiva sobre la fundación de la ciudad; con el pueblo de Apoquindo, desde cuyos faldeos se contemplaba todo el valle, en lo que posteriormente se designaría como Dehesa de la Ciudad<sup>9</sup>, en estos casi 500 años, el territorio comunal a partir de la subdivisión de la tierra, fue generando un gran cambio en el paisaje, pasando desde las extensiones de tierra asociadas a las encomiendas, desde un perfil agrícola y de vida de campo, conformado por las casas patronales hechas de adobes, teja y madera, que eran rodeadas de bodegas, lecherías, caballerizas y viviendas para sus trabajadores, que luego darían paso a la influencia de las costumbres europeas, especialmente las francesas e

inglesas, en la ocupación de la tierra por los grupos de nivel socioeconómico alto, hasta el año 1920 en la que en este territorio surge una nueva etapa de desarrollo asociada a la búsqueda de mejores condiciones medioambientales asociadas al asoleamiento, el espacio, la naturaleza y el deporte, introduciéndose el concepto inglés de Ciudad Jardín de Ebenezer Howard, alcanzando su máxima expresión en con el Loteo del barrio El Golf Sur, desarrollado por el arquitecto Eduardo Llewellyn-Jones con un notable esquema urbanístico y el el barrio El Golf Norte, diseñada por el arquitecto Tomás Reyes Vicuña, y cuyo origen se asocia con el inicio de la construcción del Club de Golf Los Leones en los faldeos del Cerro San Luis en 1932.

La influencia europea no solo se tradujo en el concepto de Ciudad Jardín, sino que además se repitieron los estilos arquitectónicos, como el chalé europeo en los sectores cercanos a Tobalaba, para luego adoptar el bungalow, influencia estadounidense, con su estilo californiano. Ello da origen a un medio ambiente estético atractivo que prevalece hasta hoy en barrios con identidad, y que constituye uno de sus principales patrimonios de la comuna, con arquitectura de buena calidad y provisión de árboles y jardines privados.

En 1945, con el primer Plano Oficial de Urbanización, vigente en 1949, se formaliza la red de vías y ensanches con sus perfiles oficiales que son obligatorios. Se establece un sistema de subdivisión en gradiente del suelo (400, 800, 1.500, 3.000, 5.000 m<sup>2</sup>) para el área urbana y su futura extensión. También el sistema de agrupamiento de la edificación, fijando las alturas y zonas especiales, en general estas últimas en predios que enfrentan plazas e intersecciones importantes, como por ejemplo Presidente Errázuriz y Av. Américo Vespucio, o el propio sitio que ocupó el municipio, actualmente el Teatro Municipal. Se fija así, por medio del señalado plano, la imagen objetivo para el desarrollo urbano de la comuna.

En los barrios creados en la década de 1930 a 1950 aparecen algunas edificaciones vinculadas a la Arquitectura Moderna y al Estilo Internacional, que incorporan un diseño que abandona los estilos imperantes y los ornamentos en la construcción, siendo la simpleza de líneas y volúmenes, la funcionalidad y el material los que determinan el proyecto.

<sup>9</sup> Véase Ley N° 1.917, Las Condes. El título pertenece a Santiago Chile. En: Boletín de la Comuna de Chile.

Figura N° 6  
Territorio Urbano y Barrios por Data de Origen



Fuente: Elaboración propia en base a Catastro Municipal.

Estos conglomerados residenciales asociados a esta nueva forma de vida vinculada a los estadios y áreas deportivas atraen la localización de colegios particulares y otras asociaciones vinculadas a las colonias y grupos de residentes. La promulgación del Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) en 1960 y del DFL N° 2, dictado en 1959, que al igual que la Ley Pereira da acceso a la vivienda a sectores medios y medios altos, con una serie de franquicias y exenciones tributarias, contribuye a rellenar la trama y expandir la comuna hacia el oriente.

Las políticas y organismos gubernamentales y el sistema de cooperativas para la vivienda permiten la localización en la comuna de sectores de nivel socioeconómico más bajo. Tales como las viviendas colectivas en la Villa San Luis, producto del desarrollo rezagado del Fundo San Luis, los conjuntos de las Torres de Apoquindo y Torres de Fleming y un amplio sector de cooperativas en el cuadrante sur oriente, delimitado por la Av. Paul Harris, Nueva Bilbao y Av. Francisco Bilbao, Av. Tomás Moro y Av. Cristóbal Colón.

Esta mayor heterogeneidad social, es también un valor presente en la comuna de Las Condes que debe ser

conservado, dado que el alto precio del suelo urbano lo hace inaccesible a sectores de bajo ingreso. Debido a esto, las políticas de densificación, de no mediar la acción coordinadora de la Municipalidad, se pueden constituir en agentes segregadores y expulsores de la comunidad de menores recursos. A partir del año 1980, y como consecuencia del modelo económico, la comuna de Las Condes decide constituirse como una alternativa conveniente para el traslado de la inversión privada de oficinas y servicios financieros desde el centro de la ciudad y la comuna de Providencia, en el momento en que se encontraba en conformación la recientemente abierta Nueva Providencia. Como consecuencia, también se estimula el traslado de la inversión residencial que se localizaba en la misma comuna. Ello se produce por la generación de una amplia oferta de suelo en el sector de El Golf y otros sectores para edificación en altura y densidad libre, con coeficientes de constructibilidad solo limitado por la aplicación de rasante, asociadas al eje Providencia-Apoquindo, y de la incorporación de varios ejes viales en los que se autoriza la edificación en media altura y los usos de suelo comerciales.

Dicha norma urbanística dejó una profunda huella en el desarrollo urbanístico de Las Condes, que debió ser reformulado a partir de 1995, con la definición de un nuevo Plan Regulador Comunal y la formulación de los proyectos estratégicos de inversión pública. Se reordenaron las actividades y usos de suelo, y se establecieron nuevas regulaciones a la norma urbanística, como la fijación de las alturas de construcción y densidades máximas, rebaja a los volúmenes de construcción, aumento de distancia entre edificios y protección de barrios patrimoniales y, como también se ha expresado, buscando mecanismos de trabajo cooperativo público privado, que haga partícipe a la inversión privada en el mejoramiento de la infraestructura y los espacios públicos asociados a las áreas de densificación. Apoyado esto en una fuerte inversión municipal que revirtió las tendencias de deterioro en los sectores de densificación, que se presentaba marcadamente hacia fines de la década de los 90, estimulándose la generación de nuevas áreas de desarrollo, como el sector Nueva Las Condes.

Se gestó así un Plan, con un destacado proceso participativo para la época, con una encuesta a la comunidad respecto de los criterios de ordenamiento que debía contener el Plan, siendo una vez concretada la propuesta, el primer instrumento sometido a una consulta comunal, que finalmente aprobó la estructuración de la Comuna en base a cuatro alternativas y dos conceptos de evaluación provistos por la propia comunidad, como se puede observar en la Figura N° 7; acoger concentradamente en el sector norte-poniente de la Comuna, equivalente a un 30% de su territorio, las funciones vinculadas a la responsabilidad metropolitana e intercomunal, estableciéndose como un centro de comercio y servicios para la ciudad y las comunas de Vitacura, Lo Barnechea y La Reina. En el otro extremo proteger en el 70% restante, reflejado en el mosaico de barrios residenciales de la Comuna que muestra la variedad de formas de vivir Las Condes.

La labor del urbanismo, bajo un sistema económico de mercado, se centra en organizar y alinear las acciones individuales de intervención sobre la ciudad, para conseguir que el total o conjunto sea más que cada acción particular. Una tarea que buscará siempre oportunidades para hacer ciudad, para que los importantes esfuerzos de construcción individuales de un proyecto inmobiliario se traspasen a su entorno inmediato, reflejando una mejora integral de ese pedazo de la ciudad que se interviene, y que se acoplará sucesivamente a otras intervenciones.

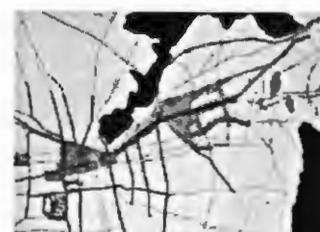
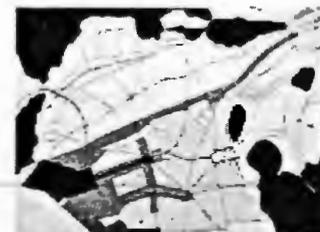
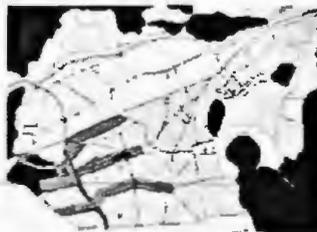
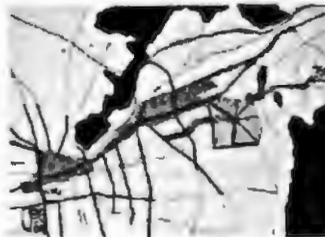
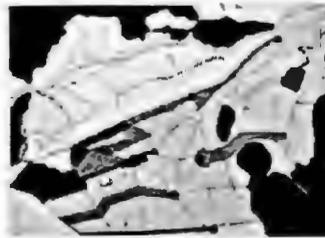
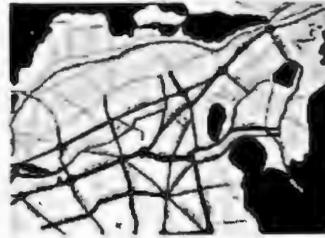


Gráfico 1  
Plan Regulador  
Optimizado

Gráfico 2  
Tendencias



**Gráfico 3**  
**Grilla Jerarquizada**

**Gráfico 4**  
**Estructura Dual**



**Figura N° 1**  
**Alternativas de Estructuración Estudio Plan Regulador Comunal 1992**

Fuente: Riosco, Carmen, Nuevo Plan Regulador para Las Condes. Resumen de una propuesta, en Revista ARQ 21.





A continuación se expone la síntesis del diagnóstico de la comuna en términos de movilidad y espacios públicos, cuyo objeto era orientar el desarrollo del Plan, corrigiendo las debilidades denunciadas para enfrentar los desafíos y potenciando aquellas fortalezas urbanas detectadas.

El diagnóstico consideró tres etapas:

- a) Recopilación de antecedentes.
- b) Evaluación y construcción del diagnóstico, basado en los aspectos principales y características generales de cada variable analizada.
- c) Análisis estratégico por medio del método FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas), constituyéndose en la síntesis y conclusiones de esta etapa.

En este Resumen Ejecutivo se expondrán principalmente los resultados del análisis estratégico, indicado en el literal c) precedente.

Se incorporó disponible en esta Dirección de Asesoría Urbana (DAU) y las provistas por otras Direcciones Municipales que son parte de la Mesa Técnica Municipal (MTM). Entre ellas, del Departamento de Catastro de la Dirección de Obras Municipales; los datos censales, programas sociales y caracterización social de los habitantes de la comuna provistos por la Dirección de Desarrollo Comunitario; la base de datos y proyectos de la Dirección de Tránsito y Transporte Público; los datos del catastro de arbolado urbano y de áreas verdes otorgados por la Dirección de Parques y Jardines; la cartografía digital de datos comunales entregada por la Secretaría Comunal de Planificación; los datos y proyectos ejecutados por la Dirección de Infraestructura y Servicios Públicos; los estudios sobre seguridad urbana en la comuna otorgados por la Dirección de Seguridad Pública; y, la información acerca de la gestión de residuos a cargo de la Dirección de Medio Ambiente y Aseo, entre otros.



A01.- Objetivos de Desarrollo Sostenible

El 25 de septiembre de 2015 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la *Resolución 70/1. Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*<sup>10</sup>, la cual nuestro país suscribió y se comprometió a llevar adelante el conjunto de acciones que permitiera cumplir con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (Figura N° 8) y las 169 metas propuestas de cara al 2030.

Si bien los objetivos son de carácter integrado e indivisible, el *Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11 Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*, está directamente asociado

a lo que se espera alcanzar al año 2030 en los asentamientos urbanos. Así se pone énfasis en el acceso a la vivienda, servicios básicos, sistemas de transporte público, urbanización inclusiva y sostenible, planificación y gestión participativa, proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural, reducción de riesgos y efectos de desastres, reducción del impacto ambiental, acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros e inclusivos, promover políticas y planes integrados para la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático, entre otros aspectos. Las metas del ODS 11 se comprenden con mayor precisión con acuerdo a la Nueva Agenda Urbana 2030.

Figura N° 8  
Infografía de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible – Naciones Unidas



Fuente: Sitio oficial de las Naciones Unidas. Descargas desde: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/news/communications-material/>.

## A02.- Nueva Agenda Urbana 2030

En la ciudad de Quito, Ecuador, el año 2016 tuvo lugar la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, también conocida como Hábitat III; aprobándose el 20 de octubre la Nueva Agenda Urbana (NAU) 2030, que fuera refrendada el 23 de diciembre de 2016 por la Asamblea General de las Naciones Unidas<sup>11</sup>, en su sexagésimo octava sesión plenaria de su septuagésimo primer período de sesiones.

El prólogo del documento, señala:

*La Nueva Agenda Urbana representa un ideal común para lograr un futuro mejor y más sostenible, en el que todas las personas gocen de igualdad de derechos y de acceso a los beneficios y oportunidades que las ciudades pueden ofrecer, y en el que la comunidad internacional reconsidere los sistemas urbanos y lo forma física de nuestros espacios urbanos como un medio para lograrlo. [...]*

*[...] hemos llegado al momento decisivo en el que entendemos que las ciudades pueden ser fuente de soluciones a los problemas a que se enfrenta nuestro mundo en la actualidad, y no su causa. Si está bien planificada y bien gestionada, la urbanización puede ser un instrumento poderoso para lograr el desarrollo sostenible, tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados. [...]*

*[...] La Nueva Agenda Urbana presenta un cambio de paradigma basado en la ciencia de las ciudades; establece normas y principios para la planificación, construcción, desarrollo, gestión y mejora de las zonas urbanas en sus cinco pilares de aplicación principales: políticas urbanas nacionales, legislación y normativas urbanas, planificación y diseño urbano, economía local y finanzas municipales e implementación local. [...]*<sup>12</sup>

En línea con lo anterior, la sostenibilidad debe entenderse desde cuatro dimensiones: social, económica, ambiental y espacial, de lo contrario no será posible alcanzar el desarrollo real y, por tanto, la Nueva Agenda Urbana 2030 debe comprenderse asociada a otros objetivos de desarrollo sostenible.

La dimensión social, es para la inclusión social y contribuir a superar la pobreza, por tanto, es esencial planificar para satisfacer las necesidades y facilitar el acceso a los bienes y

servicios urbanos a los grupos más vulnerables, pues ello colabora directamente en mejoras en la calidad de vida de todos los habitantes, dado que se trata de una planificación integral y multisectorial.

Desde la dimensión económica, el desarrollo urbano sostenible está orientado a la correcta planificación de la infraestructura y de los usos de suelo, para asegurar economías urbanas que aprovechen los beneficios que derivan de la aglomeración, accesibilidad, interacción espacial, jerarquía y competitividad<sup>13</sup>, con el propósito de

*garantizar la creación de empleos decentes y el acceso equitativo para todos a las oportunidades y los recursos económicos y productivos, impedir la especulación con los terrenos, promover la tenencia segura de la tierra y gestionar la contracción de las zonas urbanas, cuando proceda;*<sup>14</sup>

La dimensión ambiental del desarrollo urbano sostenible se basa en una planificación integrada de carácter multisectorial que considera los elementos naturales como el entorno construido, asegurando la protección a la diversidad biológica y la protección de los ecosistemas, con el propósito de evitar la degradación de las zonas periurbanas.

La dimensión ambiental también es responsable de la reducción de riesgos, considerando un planeamiento para la resiliencia urbana acorde a los usos de suelo en el territorio y para acciones concretas en materia de amenazas latentes, mejorando el entorno construido y el parque de edificaciones. La planificación integrada del uso del suelo y de las densidades debe contribuir a fomentar el uso de transporte de bajas emisiones, con sistemas de energía renovable y recuperación de aguas.

<sup>11</sup> Organización de las Naciones Unidas. Asamblea General. (2016). Resolución 71/256. Nueva Agenda Urbana. En <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n16/466/604/J01424940.pdf?text=La+20Nueva+Agenda+20Urbana%20resolucion+71+256%20ingles%20en%20es>.

<sup>12</sup> Organización de las Naciones Unidas. Secretaría Hábitat III (2016). Nueva Agenda Urbana. En [http://habitat.org/wp-content/uploads/NAU\\_spanish.pdf](http://habitat.org/wp-content/uploads/NAU_spanish.pdf), pp. iv – v.

<sup>13</sup> Estos cinco principios de economía urbana posibilitan responderse las preguntas: ¿por qué existe la ciudad? ¿cómo se genera la ciudad? ¿cómo se vive en la ciudad? ¿cómo se mejora la ciudad? ¿cómo se recupera la ciudad? ¿por qué crece la ciudad? (Bosch y Campagn, Robert (2005). Economía Urbana. Astor, Borsari y Frits. Barcelona - España).

<sup>14</sup> Op. cit. N° 12, p. 3.

Diagrama 1: Contenidos de la Nueva Agenda Urbana



La dimensión espacial de desarrollo urbano sostenible:

[...] como concepto, sugiere que las condiciones espaciales de una ciudad pueden mejorar su capacidad para generar valor y bienestar social, económico y ambiental.[...] [...] guiando la forma física de entornos urbanos para crear un acceso equitativo al empleo, a la vivienda e interacción social; permitir economías de aglomeración y fomentar relaciones sostenibles con los ecosistemas y hábitats ciudad, que es el resultado de la planificación intencional y el desarrollo, es fundamental para el bienestar social, económico y ambiental.<sup>15</sup>

Figura N° 9  
Diagrama 1: Contenidos de la Nueva Agenda Urbana  
Fuente: ONU-Hábitat, 2020, p. xviii.

Esta dimensión permite orientar el crecimiento urbano hacia el modelo de ciudad compacta, evitándose la expansión hacia zonas periurbanas y rurales, prevaleciendo densidades demográficas sostenibles y priorizando la regeneración y renovación urbana del tejido consolidado, impidiéndose la marginación. Así, incluye la equidad espacial y el acceso universal a zonas verdes y públicas e inclusivas. Se proponen diferentes Métodos de Implementación, donde los más importantes se encuentran dentro de los denominados Mecanismos de Intervención, que considera acciones en diferentes niveles desde la escala nacional hasta la local, con el fin de posibilitar el desarrollo urbano sostenible dentro de los diferentes límites administrativos territoriales. En la Figura N° 10 se puede observar el Diagrama N° 12 que propone la Nueva Agenda Urbana 2030 y considera siete mecanismos de intervención: políticas urbanas nacionales; políticas de uso del suelo; políticas de viviendas y de mejoramiento de barrios marginados; legislación y normativas urbanas; diseño urbano; financiamiento municipal; y, gobernanza urbana; que para el caso nacional se podrían considerar la Política Nacional de Ordenamiento Territorial, Política Nacional de Desarrollo Urbano, Política Nacional de Parques Urbanos, Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, Planes Reguladores Metropolitanos e Intercomunales, Planes Reguladores Comunales, entre otras.

15 ONU-Hábitat (2020). La Nueva Agenda Urbana Ilustrada [Edición en español]. Centro Urbano Ilustrado Fabris Herrer. Libano. En <https://onu-habitat.org/es/publicaciones/Nueva-Agenda-Urbana-Ilustrada.pdf>, p. 45

# MECANISMOS DE INTERVENCIÓN

● Nacional ● Subnacional / Ciudad ● Local

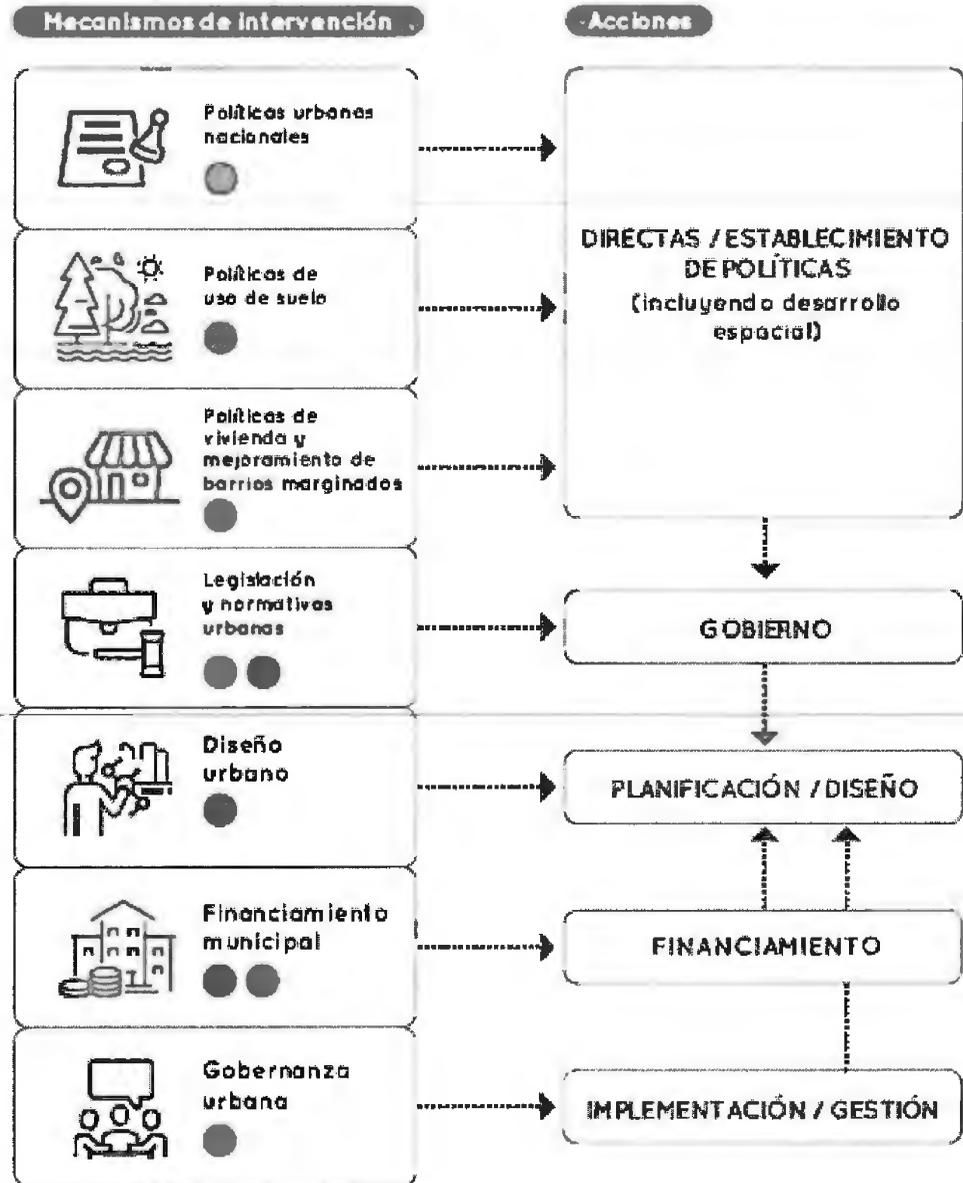


Figura N° 10  
Diagrama 12. Mecanismos de Intervención

Fuente: ONU-Hábitat, 2020 p. 51.

### A03.- Política Nacional de Desarrollo Urbano

En el año 2014, mediante el DS (MINVU) N° 78, se promulgó la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) y se crea el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. El artículo 1° de este señala:

*Apruébase la Política Nacional de Desarrollo Urbano a que se hace referencia en los vistos y que se adjunta al presente decreto; política que tiene como objetivo central el generar condiciones para una mejor calidad de vida de las personas; reconoce como principios rectores los de gradualidad, descentralización, equidad, integración social, participación, identidad, compromiso, calidad, eficiencia, adaptabilidad, resiliencia y seguridad; formula objetivos generales dentro de cinco ámbitos temáticos, como son el de Integración Social, Desarrollo Económico, Equilibrio Ambiental, Identidad y Patrimonio, e Institucionalidad y Gobernanza, determinándose dentro de cada uno los siguientes objetivos específicos: [el subrayado es propio].*

Esta política data de octubre de 2013, dos años antes de la Resolución de las Naciones Unidas que aprobó los Objetivos de Desarrollo Sostenible y tres años antes de la aprobación de la Nueva Agenda Urbana 2030, e incorpora en su concepción un diagnóstico similar a los documentos mencionados. Por consecuencia, dada la problemática a nivel global de la vida en ciudades reconoce que se ha de avanzar hacia la construcción de ciudades sustentables y con mejor calidad de vida, quedando plasmado en la gráfica que sintetiza el objetivo central, principios y ámbitos de la política urbana, que se puede observar en la Figura N° 11.

Los énfasis de la PNDU se orientan a disminuir las distorsiones existentes en el acceso a los bienes y servicios urbanos que presentan las ciudades en Chile, principalmente en las grandes zonas metropolitanas, que concentran cerca del 60% de la población del país, producto de la localización de las zonas residenciales de grupos socioeconómicos vulnerables y bajos, respecto de las áreas de equipamiento, trabajo y esparcimiento con deficientes sistemas de transporte público.

La PNDU buscó alcanzar las siguientes metas:

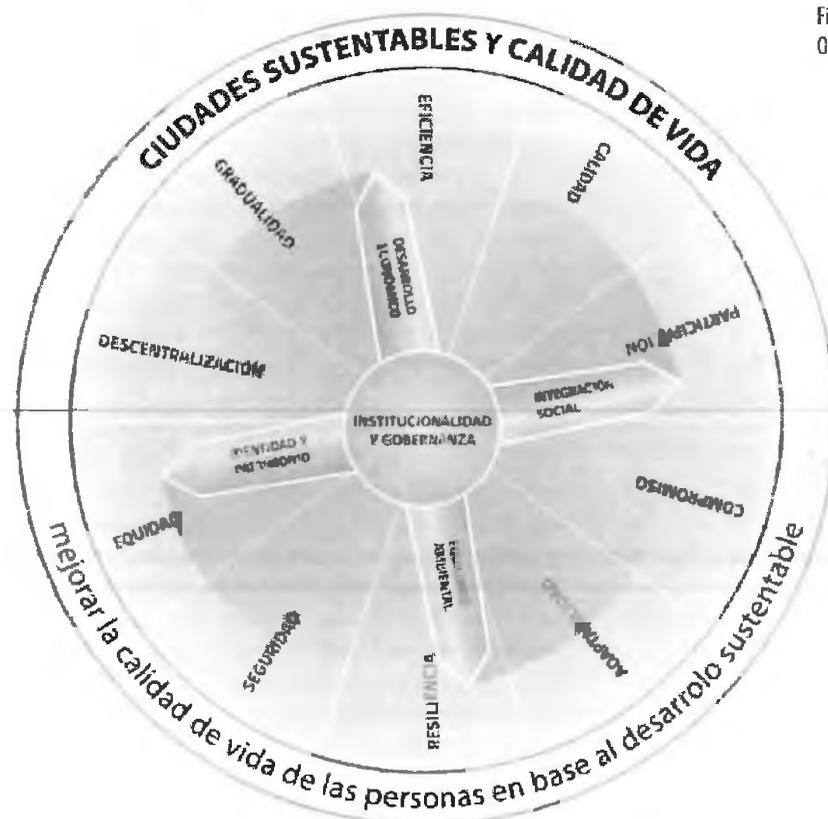
- *Lograr una mejor calidad de vida para las personas, abordando de manera integral los aspectos que rigen la conformación de nuestras ciudades, buscando que su*

*desarrollo sea socialmente integrado, ambientalmente equilibrado y económicamente competitivo.*

- *Apoyar la descentralización del país, acercando las decisiones de carácter local a las personas, respetando a las comunidades y fortaleciendo la participación ciudadana.*
- *Entregar un marco explícito que posibilite una reorganización institucional y ordene el accionar de los diversos organismos y actores públicos y privados que intervienen en las ciudades y el territorio, evitando criterios y acciones disímiles, contradictorios o descoordinados.*
- *Dar sustento y un sentido de unidad y coherencia a la reformulación de los diversos cuerpos legales y reglamentarios que necesitan modernizarse y adecuarse a los nuevos requerimientos de la sociedad.*
- *Generar certidumbres que favorezcan la convivencia de los ciudadanos en el territorio y posibiliten un ambiente propicio para el desarrollo de la sociedad y para las iniciativas de inversión pública y privada.<sup>16</sup>*

Éstas tienen como propósito crear las condiciones para una mejor calidad de vida de las personas, tanto desde un punto de vista material como inmaterial. Material, otorgando mejor acceso a los bienes y servicios urbanos, basado en condiciones objetivas. Inmaterial, puesto que también se persigue satisfacer aquellos anhelos enraizados en la dimensión humana y social, que permita crear relaciones entre las personas, fomentando la cohesión e integración social.

Los objetivos deben guiar la visión de la comuna de Las Condes de cara a los próximos 25 o 30 años, pues a la fecha el Plan Regulador Comunal vigente con su imagen objetivo consensuada ha regido el carácter del desarrollo urbanístico que esta ostenta, habiendo alcanzado grandes logros en mejoras a la calidad de vida de las personas. Sin embargo, ha de avanzar en más y mejores estándares que contribuyan a la sostenibilidad social, económica, ambiental y espacial, pues con ello estará contribuyendo a lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.



Fuente: MINVU y PNUD, 2014, p. 21.

Figura N° 11  
Objetivo Central, Principio y Ámbitos de la PNDU

[...] existe una creciente necesidad de inversiones en infraestructura, viviendas sociales, equipamientos, servicios de transporte y espacios públicos de calidad; al tiempo que se requiere avanzar hacia una mayor integración social en las ciudades y una mayor equidad en la distribución de los bienes públicos existentes y futuros.<sup>17</sup>

En la Figura N° 12 se presenta la síntesis de los principios rectores, objetivo general, ámbitos estratégicos, objetivos específicos y plan de implementación. Los desafíos que se establecen dentro del marco de esta política se encuentran asociados a la equidad territorial, calidad, inclusión e integración espacial de los parques urbanos en las ciudades, teniendo en consideración que representan también una oportunidad para la salud, el bienestar y la seguridad de las personas. Por otra parte, en el valor que representan estos en materia de captura de contaminantes atmosféricos, almacenamiento de carbono, mitigación de ruidos, entre otras aptitudes medioambientales, de resiliencia y vinculadas al cambio climático.

Éstos representan una preocupación en materias de financiamiento de la mantención y los costos operacionales de su funcionamiento, a la vez son fuente de oportunidades para el desarrollo de la economía local, aumentan las plusvalías de los sectores donde se ubican y fortalecen el comercio. Los parques urbanos generan sentimientos de pertenencia territorial, reflejan características de la comunidad, identidad y cultura de la población que los usa o vive. Uno de los desafíos urgentes, refiere la gestión de los parques urbanos, dado que después del diseño y construcción de los mismos, no existen condiciones suficientes para la adecuada puesta en marcha y administración, generándose dificultades en la gobernanza, institucionalidad y participación de otros actores en la vida de estos.<sup>18</sup>

#### A04.- Política Nacional de Parques Urbanos

El 16 de junio de 2021 se publicó en el Diario Oficial el DS (MINVU) N° 17, que aprueba la Política Nacional de Parques Urbanos (PNPU), teniendo en consideración:

*Que los parques urbanos constituyen un componente relevante para la política nacional de desarrollo urbano y son parte de la política en materia habitacional y urbanística del país, dado que forman parte de los bienes públicos urbanos y de los equipamientos comunitarios con que cuentan sus habitantes.*

Forma parte de las acciones tendientes a lograr ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, en línea con la PNDU y la Nueva Agenda Urbana 2030 y, por tanto, a tener en cuenta al momento de la elaboración de los PIIMEP, puesto que:

<sup>17</sup> Ley N° 20.906, Ley de Bienes Públicos de Chile (2017), DS (MINVU) N° 17, 2021, artículo 1.  
<sup>18</sup> Ley N° 20.906, Ley de Bienes Públicos de Chile (2017), artículo 1.  
<sup>19</sup> Ley N° 20.906, Ley de Bienes Públicos de Chile (2017), artículo 1.

Figura N° 12  
 Síntesis de la Política Nacional de Parques Urbanos

Fuente: MINVU y PNUD, 2021, p. 24.





### B01.- Estrategia Regional de Desarrollo – 2024 – 2035

Las ciudades son las mayores concentraciones de actividades económicas, son también por consiguiente las que producen la mayor parte de las emisiones, residuos, materiales contaminantes y las que demandan mayor energía. La Región Metropolitana de Santiago (RMS), que contiene la ciudad capital, es el principal centro económico del país. La RMS aporta al Producto Interno Bruto Nacional (PIB) el 48%.

La Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) de la RMS con horizonte de tiempo al 2035. Se trata del principal instrumento de planificación de la Región, puesto que aún no es posible avanzar en la elaboración y aprobación de los Planes Regionales de Ordenamiento Territorial (PROT). La ERD se visualiza

*como un instrumento de planificación y gestión de carácter indicativo para el conjunto de la institucionalidad presente en la Región. Es, a su vez, base fundamental para el diseño e implementación de políticas públicas de alcance regional, intercomunal, provincial y local en los próximos años.*

*Esta Estrategia es el resultado de un exhaustivo proceso de análisis integrado y prospectivo de los sistemas territoriales. Se nutrió de un amplio y representativo proceso de participación ciudadana que involucró a vecinos y vecinas de las 52 comunas de la Región, así como a representantes de la institucionalidad pública, privada, de la sociedad civil organizada y la ciudadanía en general.*

*Por consiguiente, la ERD RM 2035 se fundamenta en un conjunto de principios rectores (Figura 1) [se presenta en la Figura N° 13] que expresan la relevancia de la sintonía de la ERD RM con la visión de Santiago 2050.<sup>19</sup>*

La ERD al 2035, teniendo en continuidad con la estrategia regional previa quiere consolidar el desarrollo humano de la Región Metropolitana, para lo cual ésta

*aborda las causas estructurales identificadas en la fase diagnóstica junto con las demandas ciudadanas relevadas en el proceso participativo y las brechas socioterritoriales de la región. Este proceso no solo ha*

*consolidado la gobernanza del instrumento, sino que también, ha generado compromisos futuros entre actores públicos y privados. Desde esta perspectiva, la ERD RM 2035 se alinea con los desafíos sectoriales y las demandas locales, fortaleciendo la gobernanza multinivel para el desarrollo social, económico y ambiental de la Región.*

*La ERD RM se basa en una visión para Santiago al 2050. Imagina a Santiago, emplazada en la cuenca del Maipo, como una ciudad-región humana y resiliente, donde sus habitantes, organizaciones y entidades públicas y privadas alcanzan un desarrollo integral y equitativo, con altos estándares de bienestar y adaptación al cambio climático. Estas metas que se traducen en mayor justicia social, territorial y ambiental para sus habitantes, expresada en altos estándares de seguridad, cohesión social, equidad de género y sostenibilidad, así como también en la promoción del desarrollo económico, turístico y cultural.<sup>20</sup>*

Para la actual ERD RM se trabajó con un diagnóstico que incluyó el análisis de los sistemas territoriales, entendiendo por éstos los siguientes: Asentamientos Humanos; Socioterritorial; Económico-productivo; Natural, Riesgos y Cambio Climático; Infraestructura y Logística; y, Gobernanza y Marco Institucional, otorgándole el carácter de integral, lo que sumado al enfoque metodológico propuesto en la Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT) y la incorporación de los desafíos regionales tanto presente como futuro, permiten arribar a la siguiente problemática:

*Santiago región, aún siendo el principal polo de desarrollo económico, social, ambiental y político del país, presenta un aumento progresivo de sus brechas socioterritoriales entre y al interior de sus comunas, resultado de un crecimiento expansivo, fragmentado y segregado derivado de una escasa planificación urbana y territorial integrada que ha aumentado las amenazas*

<sup>19</sup> Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago. (2024). Estrategia Regional de Desarrollo 2024 – 2035. Gobierno de Santiago y Pontificia Universidad Católica de Chile. En línea: [http://www.gobiernosantiago.cl/wp-content/uploads/2024/07/ERD\\_RM\\_2035.pdf](http://www.gobiernosantiago.cl/wp-content/uploads/2024/07/ERD_RM_2035.pdf) p. 9.

<sup>20</sup> Ibidem.



Figura N° 13  
Principios Rectores de la ERD RM 2035

Fuente: Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago (2020). Estrategia Regional de Desarrollo 2024 – 2035. Gobierno de Santiago y Pontificia Universidad Católica de Chile, p. 10.

*de riesgo siconatural y disminuido su competitividad internacional e interregional, bajo una gobernanza regional y local carente de los necesarios niveles de descentralización administrativa y fiscal requeridos para darle a la región una mayor equidad en los territorios, sustentabilidad ambiental e integración social.<sup>21</sup>*

La causas estructurales que dan cuenta de la problemática regional es expuesta en el esquema que se ofrece en la Figura N° 14.

La ERD RM para lograr mitigar o disminuir las causas estructurales de la problemática regional, establece la siguiente imagen objetivo a alcanzar en el horizonte de tiempo de ésta:

*Santiago, región que logra avanzar hacia un desarrollo con mayor justicia social, territorial y ambiental para sus*

*habitantes, expresado en altos estándares de seguridad, cohesión social, equidad de género y sostenibilidad, promoviendo desarrollo económico, turístico y cultural.<sup>22</sup>*

Considerando la imagen objetivo regional la estrategia establece siete principios rectores para las acciones, estos son: equidad de género, inclusión, cohesión social, resiliencia, sostenibilidad, seguridad humana y, justicia territorial; para cada uno de estos principios se definieron los criterios de aplicabilidad y dieron origen a siete lineamientos estratégicos con sus respectivos ámbitos de acción. Los lineamientos estratégicos son:

**L1. Desarrollo social para la equidad territorial y de género**

*Avanzar hacia una región sin fragmentación territorial, disminuyendo brechas sociales y de género, donde todas las personas tengan acceso equitativo a los beneficios y oportunidades que ofrece*

**L2. Seguridad regional y barrial a escala humana**

*Promover la prevención situacional y abordaje integral de los delitos de mayor connotación social, fortaleciendo la seguridad pública para una mayor cohesión social en la región.*

**L3. Espacios públicos para todas y todos**

*Impulsar la revalorización del espacio público como un escenario accesible, inclusivo y seguro donde todas las personas se sientan bienvenidas a disfrutar y participar de la vida en comunidad.*

**L4. Movilidad Regional y Metropolitana Sostenible**

*Brindar un sistema de movilidad seguro, inclusivo y con equidad de género, a través de una red integrada de transporte e infraestructura para la conectividad regional y metropolitana con criterios de sostenibilidad, uso de tecnologías limpias e innovadoras.*

**L5. Medioambiente y territorio resiliente**

*Proteger y conservar el medio ambiente, valorando el patrimonio natural del territorio, minimizando riesgos socioambientales y fortaleciendo la resiliencia ante el cambio climático y los desastres.*

**L6. Nuevas economías para el desarrollo sostenible, innovación y turismo**

*Promover las condiciones para transformar la economía regional, contribuyendo a un desarrollo económico sostenible a partir del conocimiento y la innovación. Impulsar empleos de calidad, fortaleciendo y atrayendo capital humano e industrias para la región, que desarrollen*

Figura N° 14  
Síntesis de las Causas Estructurales del Diagnóstico Integral y Prospectivo de la ERD RM  
2035

Asentamientos Humanos	Socio cultural	Económico-productivo	Natural	Infraestructura Logística	Marco normativo-institucional
<ul style="list-style-type: none"> <li>» Sistema urbano metropolitano mononuclear radicular.</li> <li>» Desequilibrio distribución usos de suelo que sobrecarga conectividad urbana e interurbana.</li> <li>» Desequilibrio en la distribución, estándares y seguridad de espacios públicos entre comunas.</li> <li>» Bajos niveles de integración socioterritorial con bajos estándares de calidad de vida.</li> <li>» Crecimiento urbano segregado y un mercado del suelo con escasa incidencia del estado.</li> <li>» Procesos de densificación en altura no equilibrados ni armónicos, sin planificación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Tendencia demográfica hacia un mayor envejecimiento de la población.</li> <li>» Aumento acelerado de la migración de población en condiciones de precariedad.</li> <li>» Altas tasas de hacinamiento especialmente en anillo central y periferia sur de Santiago Ciudad.</li> <li>» Déficit habitacional cuantitativo creciente en Santiago Ciudad y mayor gentrificación de barrios.</li> <li>» Progresiva disminución de la ruralidad en los territorios por procesos de urbanización suburbanos.</li> <li>» Pérdida progresiva de prácticas culturales e identidad territorial especialmente en áreas rurales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Tasa de crecimiento del PIB regional inferiores al promedio nacional.</li> <li>» Mayor inestabilidad laboral y aumento empleo informal por predominio de actividades terciarias.</li> <li>» Alta concentración de actividades económicas terciarias en el eje Santiago-Providencia-Las Condes.</li> <li>» Disminución progresiva de las actividades primarias en Santiago Región.</li> <li>» Cambio de modalidad de trabajo con menor presencialidad y trabajo a distancia.</li> <li>» Pérdida de competitividad de Santiago Ciudad (internacional) y Santiago Región (nacional).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Bajos niveles de protección ambiental en sitios expuestos a amenazas naturales y antrópicas.</li> <li>» Tendencia a aumentos de riesgos naturales y antrópicos derivado de proceso de expansión urbana.</li> <li>» Presencia de importantes conflictos socioambientales activos y latentes.</li> <li>» Crisis hídrica con riesgo próximo de restricciones para el consumo humano.</li> <li>» Disminución progresiva de paisaje natural por pérdida de biodiversidad y fragmentación del hábitat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» Distribución inequitativa de cobertura y calidad de servicios en el transporte público fuera de Santiago Ciudad (34 comunas).</li> <li>» Aumento de la tasa de motorización y mayor participación modal del transporte privado en desmedro del transporte público.</li> <li>» Escasa infraestructura, con estándares desiguales y baja articulación de la red de ciclovías para favorecer la movilidad activa.</li> <li>» Escasa infraestructura para favorecer la intermodalidad del transporte de carga.</li> <li>» Sistema de disposición de residuos domiciliarios e industriales con bajos estándares de sustentabilidad y sostenibilidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>» IPT normativos desactualizados a escala intercomunal y comunal.</li> <li>» Sistema de financiamiento comunal altamente dependiente de lógicas de mercado.</li> <li>» IPT indicativos carentes de imagen objetiva, además sin imagen objetiva a escala metropolitana y regional compartida.</li> <li>» Políticas públicas nacionales sin bajada regional y/o carentes de planes o programas para su operacionalización sin sostenibilidad entre administraciones.</li> <li>» Bajo nivel de transferencia de competencias desde el nivel nacional al nivel regional en ámbitos sectoriales estratégicos para un desarrollo urbano y territorial sustentable.</li> <li>» Bajo nivel de inversión pública regional y altamente centralizado a nivel sectorial, especialmente en infraestructura y equipamiento de mediana y gran escala.</li> </ul>

Fuente: Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago (2024). Estrategia Regional de Desarrollo 2024 – 2035. Gobierno de Santiago y Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 90 – 91.



encadenamientos productivos y negocios asociativos con las micro, pequeñas y medianas empresas, favoreciendo las cadenas de valor locales y su apertura al mundo.

L7. Gobernanza multinivel con participación ciudadana Fortalecer el proceso de descentralización de la institucionalidad en el territorio regional y local, promoviendo una mayor articulación y participación de la ciudadanía, las organizaciones privadas, académicas y de la sociedad civil con amplia representación social, etaria y de género.<sup>23</sup>

El Plan de Acción de la ERD RM se estructura a partir de la imagen objetivo regional, los lineamientos estratégicos, objetivos estratégicos, ámbitos de acción, objetivos de acción y, acciones estratégicas. En la Figura N° 15 se ofrece la infografía de los ámbitos de acción por lineamiento estratégico.

Figura N° 15  
Ámbitos de Acción según Lineamiento Estratégico de la ERD RM 2035

L1 Desarrollo social para la equidad territorial y de género	L2 Seguridad regional y barrial a escala humana	L3 Espacios públicos para todas y todos	L4 Movilidad regional y metropolitana sostenible
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Acceso a servicios sociales con pertinencia socioterritorial</li> <li>➤ Inclusión social de grupos vulnerados, violentados y en riesgo social</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Protección a víctimas</li> <li>➤ Barrios organizados / cohesión social para la prevención: barrios organizados y tecnologías preventivas</li> <li>➤ Seguridad en el espacio público</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Disponibilidad de espacios públicos con accesibilidad universal</li> <li>➤ Fiscalización de microbasurales</li> <li>➤ Espacios públicos inclusivos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Planificación territorial orientada al transporte público y la movilidad activa</li> <li>➤ Convivencia y seguridad vial</li> <li>➤ Movilidad inclusiva con enfoque de cuidados</li> </ul>
L5 Medio ambiente y territorio resiliente	L6 Nuevas economías para el desarrollo sostenible, innovación y turismo	L7 Gobernanza multinivel con participación ciudadana	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Arborización espacio público / cambio climático</li> <li>➤ Protección ambiental, naturaleza, biodiversidad y paisaje</li> <li>➤ Manejo de residuos</li> <li>➤ Gobernanza hídrica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Turismo</li> <li>➤ Nuevas economías para el desarrollo sostenible</li> <li>➤ Innovación en MIPYME</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ciudadanía activa</li> <li>➤ Actualización IPT</li> <li>➤ Descentralización fiscal</li> <li>➤ Gobernanza multinivel</li> </ul>	

Fuente: Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago (2024). Estrategia Regional de Desarrollo 2024-2035. Gobierno de Santiago y Pontificia Universidad Católica de Chile, p. 103.

Considera un total de 94 iniciativas que comprenden todos los lineamientos estratégicos e incorpora un conjunto de 58 indicadores para evaluarlas, permitiendo establecer o no, el logro de los objetivos. Algunos de los diferentes guarismos de los indicadores deberán tender a aumentar, otros a disminuir y otros a mantenerse con relación a su línea base.

## B02.- Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS)

La comuna de Las Condes forma parte de una conurbación de 37 comunas que se encuentran bajo las regulaciones establecidas a partir de 1994 en el Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Es importante indicar que dicho instrumento es la continuidad de la política intercomunal establecida en el Plan Intercomunal de Santiago (PRIS), vigente desde la década de los 60.

La actualización y modernización realizada al instrumento de planificación intercomunal en 1994, definió para el desarrollo urbano de la metrópolis varios criterios y conceptos que debieron ser adoptados por los municipios en la formulación de sus planes reguladores comunales y que consideramos relevantes por cuanto influyen en la imagen objetivo de las comunas que planifican. Se ha de tener presente que el PRMS, hoy día, incluye todo el territorio de la Región Metropolitana de Santiago, producto de varias modificaciones al instrumento, por tanto, no existe ningún sector ni área de esta Región que no se encuentre gravada por él. Lo anterior, hace inviable la materialización de un Plan Regional de Ordenamiento Territorial, con acuerdo a lo establecido en el artículo 17, literal a), inciso tercero de la Ley N° 19.175, refundida por el DFL N° 1, de 2005, del Ministerio del Interior.

El PRMS establece en su Título 4° la intensidad de Utilización del Suelo Metropolitano, fijando una densidad bruta mínima de 150 hab/ha. y máxima de 300 hab/ha para la comuna de Las Condes. Con ello se persigue racionalizar la utilización del suelo metropolitano mediante procesos de densificación para un uso adecuado de la infraestructura instalada. Esta densidad es acogida por el plan regulador comunal, distribuyendo las viviendas al interior del territorio a fin de alcanzar el promedio que establece la planificación metropolitana.

Fija el Sistema Metropolitano de Áreas verdes y Recreación (Capítulo 5.2.) protegiendo y gravando los Parques Metropolitanos (5.2.2. Parque del Río Mapocho), los Parques Intercomunales (5.2.3.1. Parque Araucano, Parque Los Dominicos, Parque Intercomunal Oriente y Bosque Pie Andino), los Cerros Isla (5.2.3.2. parte del cerro Calán, parte del cerro Apoquindo y parte del cerro Los Piques), los Parques Quebrada (5.2.3.3. Parque Quebrada Quinchamalí, Parque Quebrada Rinconcito o Cañitas, Parque Quebrada San Francisco, Parque Quebrada Grande, Parque Quebrada Los Codos Sur, Parque Quebrada Apoquindo y Parque Quebrada Los Almendros), y Parques adyacentes a cauces (5.2.3.4. Parque Tobalaba (riberas del Canal San Carlos) y Parque Canal El Bollo). También grava como áreas verdes complementarias los Equipamientos Recreacionales Deportivos existentes en la comuna (5.2.4.1. Estadio Rolf Nathan, Estadio Israelita, Estadio Italiano, Estadio Español, Estadio Francés, Club de Golf Los Leones, Estadio Universidad Católica San Carlos de Apoquindo, Estadio Corfo, Estadio San Jorge, Estadio Palestino, Estadio Municipal Las Condes y Estadio Municipal calle Patricia).

En el artículo 7.1.1. Vialidad Metropolitana, se establecen los perfiles oficiales de vías clasificadas en su condición de Expresas o Troncales (Cuadro 7: Vialidad Intercomunal Sector Oriente), definiendo su ancho entre líneas oficiales. Establece además los estándares mínimos de estacionamiento por destino.

Otra regulación que imprime la imagen objetivo comunal, guarda relación con el área restringida o excluida al desarrollo urbano, que se extiende sobre la cota 1.000 m.s.n.m. Dentro del área excluida, distingue Áreas de riesgo para los asentamientos humanos, de Valor natural y/o Interés Silvoagropecuario y, de Resguardo de la Infraestructura Metropolitana. A su vez, en las áreas de riesgo se reconoce la existencia de los cauces naturales y quebradas, para las que se fijan restricciones diferenciadas al borde.

Entre las áreas de valor natural y/o de interés silvoagropecuario, se encuentran las áreas de preservación ecológica, las que en esta comuna suman varios miles de hectáreas. El artículo 8.3.1.1. de la Ordenanza del PRMS, define este tipo de áreas.

Las condiciones que fija el PRMS y que atañen a un superficie importante del territorio jurisdiccional, son de alta preocupación y ocupación por parte del Municipio, pues se relacionan directamente con los parques quebradas, parques asociados a vías, parques, plazas y avenidas, que forman en conjunto la infraestructura verde de la comuna dentro de los límites urbanos.

Respecto de la Falla Geológica San Ramón, sobre la que se ha publicado mucho, no existe una modificación al Instrumento de planificación metropolitana, lo cual resulta necesario para establecer el trazado de la falla, la faja de protección a sus bordes y las condiciones urbanísticas para el área de restricción.

### B03.- Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) 2022 - 2025

El Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO), hizo suyo el PIIMEP en su versión original del año 2021, éste según indica, *"constituye un elemento orientador para la comunidad respecto de las políticas adoptadas para satisfacer sus necesidades, y los problemas que enfrentan"*.<sup>24</sup> Y declara su objetivo en *"obtener el avance social, económico y cultural de todos los habitantes de la comuna de Las Condes"*.<sup>25</sup>

La Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades señala que el PLADECO es el *instrumento rector del desarrollo en la comuna*, y en consideración a este rol, incorpora los principios que persigue el Plan Regulador Comunal de Las Condes (PRCLC), señalando con relación a la funcionalidad

que debe asumir esta comuna y su relación con la Intercomuna Oriente, lo siguiente:

*Las Condes se ha consolidado tanto como una comuna de barrios residenciales con buena calidad de vida y como de un centro de actividades financieras, comerciales y de servicios, conformándose como el centro de servicios del sector oriente de la ciudad. Por ello, la normativa urbanística ha determinado con precisión tanto los sectores en que es posible desarrollar estas actividades de comercio y servicios y como dónde se preserva el carácter residencial.*<sup>26</sup>

Éste establece aspectos relevantes para el avance social, económico y territorial, que implica trabajar sobre la información e innovación, la seguridad, la movilidad, el espacio público y la atención de las comunidades que residen o trabajan en el territorio. El enfoque de la autoridad edilicia para el período 2022 – 2025, fue escuchar a los vecinos y ser partícipes de sus expectativas, anhelos y privilegiar la atención a la calle; poniendo a disposición los servicios que presta el municipio, para obtener como resultado la excelencia en las condiciones de aseo, pavimentos, señalética, diseño, seguridad, iluminación, e información, que debe ofrecer el espacio público.

El PIIMEP tiene la capacidad de intervenir la ciudad. Por medio de la selección y determinación de proyectos de alcance urbanístico se impulsa, la modificación consciente de la comuna, para alcanzar un estado deseable superior al actual, corrigiendo las debilidades del medio ambiente urbano, estimulando sus fortalezas, detectando aquellas amenazas y capturando las oportunidades.

El PLADECO al incorporar el PIIMEP original, los proyectos de carácter urbano que éste contemplaba pasaron a formar parte del conjunto de acciones relevantes a ejecutar, pues en cierto modo esta decisión establece una priorización y, por tanto, posibilita la integración de recursos municipales a los aporte de terceros, para la consolidación de las obras, permitiendo dar factibilidad financiera a las propuestas.

Así, se asumen los lineamientos de la visión del PIIMEP para la comuna, a fin de que ésta sea: *más natural, Integrada a su paisaje, con protección de su patrimonio natural; más sostenible, Verde, que reduzca su huella de carbono y cuide sus recursos naturales; más conectada, por medio de una red inteligente de movilidad; más vital, Con espacios públicos vitales e inclusivos, que convoquen a sus habitantes; y, más patrimonial, Con historia, a través de barrios que expresen su identidad y memoria.*<sup>27</sup>

## B04.- Plan Regulador Comunal de Las Condes

El PRCLC vigente, fue aprobado mediante la Resolución N° 8/95 del Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, con fecha 30 de mayo de 1995 (DO 13/06/1995) y presenta varias modificaciones desde esa fecha, siendo la última de ellas la Modificación N° 10, aprobada en octubre de 2022. Hoy la Municipalidad se encuentra en un proceso de actualización de su instrumento de planificación territorial (IPT), para adecuarlo al marco legal vigente, modificación para la cual se solicitó la asesoría técnica de la Secretaría Regional Ministerial Metropolitana del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (SEREMI MINVU), de acuerdo con el artículo 2.1.12. del DS (MINVU) N° 47, de 1992, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC).

El PRCLC en el año 1993, consideró alternativas de estructuración urbana y elaboró cuatro escenarios: de carácter tendencial; tendencial optimizado; de densificación en retícula; y de densificación concentrada o focalizada en áreas de alta accesibilidad (se pueden observar en la Figura N° 7). Esta última alternativa fue la que más se acercó a los deseos de la comunidad. Permite distribuir una oferta capaz de albergar la población esperada en el horizonte de planificación. La comuna debía alcanzar la densidad promedio mínima de 150 habitantes por hectárea.

También el instrumento de planificación debía proveer la superficie para localizar el equipamiento: comercio, salud, educación, servicios, deporte, seguridad, culto, infraestructura sanitaria, eléctrica y de transporte, que permita sostener las necesidades de provisión de bienes y servicios para la población comunal y la intercomuna oriente.

La estructura de la comuna es como una mano (Figura N° 16) que extiende sus dedos desde el sector de El Golf hacia el oriente, sobre los ejes o corredores en altura que corresponden a las avenidas Kennedy, Apoquindo, Cristóbal Colón y Francisco Bilbao. En el espacio intersticial que queda entre los dedos, se ubican los barrios protegidos en baja altura; algunos de ellos reconocidos por su carácter patrimonial y el aporte de áreas verdes, arbolado y zonas de espaciamento en los corredores de densidad.

Figura N° 16  
Esquema de Desarrollo en Densificación de Corredores Urbanos y Áreas Intersticiales  
Protegidas en Baja Altura.



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Departamento de Asesoría Urbana. Alternativa de Estructuración PRC, 1995.

Figura N° 17  
Estrategia de Localización de Equipamiento en el PRCLC.



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Departamento de Asesoría Urbana.

El planteamiento del PRCLC equilibra el crecimiento urbano con una mejora integral asociada a un crecimiento respetuoso de las comunidades y su desarrollo, por lo que la protección de los barrios reviste particular importancia. El PRCLC también establece una protección a Zonas de Conservación Histórica (ZCH), reconociendo a la Avenida Presidente Errázuriz y Gertrudis Echenique, dado el alto valor de su arquitectura y a la presencia de proyectos emblemáticos del origen de la comuna en el sector El Golf. Ello se complementa con un listado de Inmuebles de Conservación Histórica (ICH) reconocidos por el Plan, a los que se agregan los Monumentos Históricos (MH) y Zonas Típicas (ZT) bajo protección oficial del Consejo de Monumentos Nacionales.

## Proyectos Estratégicos – Un capital de Ideas

Uno de los méritos importantes del PRCLC vigente es la imagen-objetivo consensuada con su comunidad y los diferentes actores en el desarrollo urbanístico, pues ello permitió incorporar un número importante de proyectos estratégicos, cuya materialización solo era factible con el concurso del sector privado.

La inclusión de los proyectos no es un mero repaso histórico de la génesis del PRCLC, sino que busca enfrentarnos a una revisión de la imagen objetivo comunal, pensando en los próximos 30 años. El PIIMEP debe comenzar a esbozar aquellos proyectos estratégicos que, a modo de puntos focales, catalizan el desarrollo de su entorno próximo, imprimiéndole un sello o carácter a determinados lugares que la comunidad identificara como propios, al incluirlos en la experimentación diaria de sus recorridos por los espacios públicos de la comuna.

En La Figura N° 18, se observan algunas de las ideas que se elaboraron, muchas de ellas hoy hechas realidad y otras con etapas de desarrollo pendientes. Estos elementos singulares materializados mediante gestión municipal y con el aporte de los desarrolladores privados, conforman áreas de crecimiento en densificación que rellenan el tejido urbano.

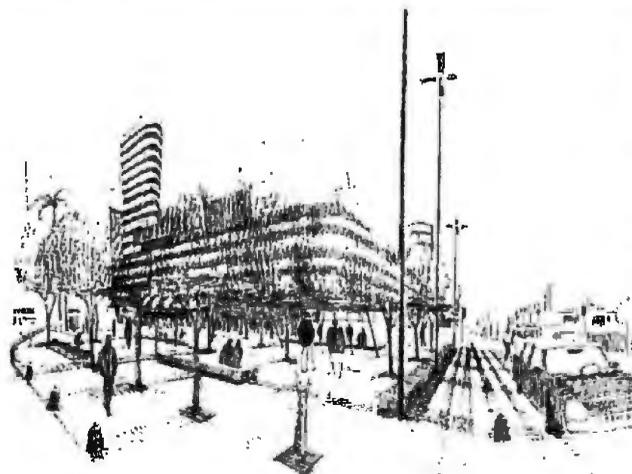
materializados mediante gestión municipal y con el aporte de los desarrolladores privados, conforman áreas de crecimiento en densificación que rellenan el tejido urbano.

Imposible soslayar la intención de los proyectos por generar una intervención sobre el medio ambiente urbano, caracterizando lugares con alto significado y ambientación ligada al desarrollo confortable, y con un espacio público de calidad para acoger las actividades de la comunidad.

Éste debe alinearse con la alternativa de estructuración acordada con la comunidad y contenida en el PRCLC. No como forma de dar continuidad a la acción de planificación y ordenamiento territorial, sino porque ésta sigue vigente, pues es equilibrada y ofrece opciones interesantes de explorar, como respuesta al desarrollo integral que la comunidad espera que le ofrezca su territorio. Sin perjuicio de ello, el énfasis actual debe estar en implementar una mejora consistente de la integración comunal con su contrafuerte cordillerano, sus quebradas naturales y sus cerros isla; el aumento sistemático de su masa vegetal, espacios verdes y vías arboladas; la integración de las movilidades para la reducción de viajes; la recuperación de su espacio público deteriorado con inclusión, sobre todo destinada a mejorar la seguridad y habitabilidad del espacio urbano en las comunidades con menores recursos; y el fortalecimiento del patrimonio arquitectónico y urbano de la comuna, en conjunto a sus rutas turísticas.

Figura N° 18  
Proyectos Estratégicos Asociados al PRCLC

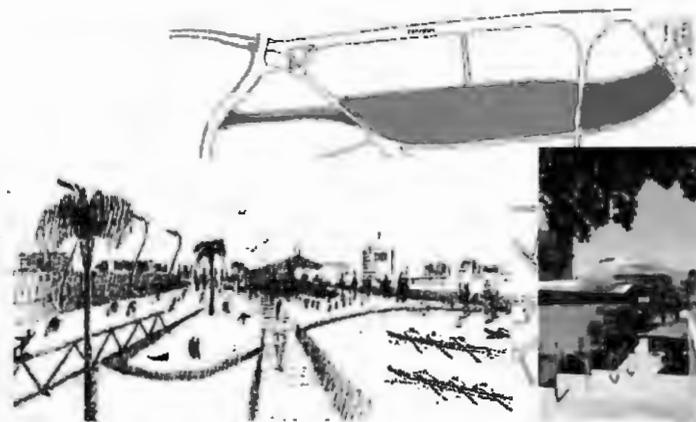
### Atrio de la Cultura – Teatro Municipal



### Renovación del Eje Principal de la Comuna Plaza de las Artes



Parque Las Condes: Centro de Eventos y Deportes



Cota 1000 Paseo Pie Andino  
Parque Institucional Andino



Universidades, Colegios, un espacio para la Educación y la Cultura

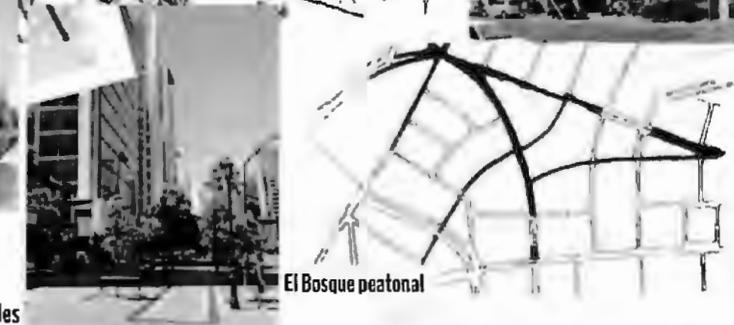


Paseo de la Empresa



Luis: Las Condes

El Bosque peatonal



Cruzada Villa San Luis: Las Condes Tercer Milenio



## C.- CARTERA DE PROYECTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS EN MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

Se presentan los proyectos de inversión de carácter público y privado, relacionados con la infraestructura de movilidad y espacio público de Las Condes y que son pertinentes a los lineamientos operacionales de las intervenciones propuestas en el PIIMEP.

### CO1.- Proyectos de Interés Público

Se consideran iniciativas estatales y municipales vigentes. No existen proyectos en territorio jurisdiccional que se encuentren ingresados al Banco Integrado de Proyectos (BIP), administrado por Ministerio de Desarrollo Social y Familia.

#### CO1.1 - Iniciativas de Nivel Intercomunal

##### Metro Línea 7:

La Línea 7 tendrá una extensión de 26 kilómetros y unirá la comuna de Renca por el norponiente con las de Vitacura / Las Condes por el nororiente de la capital. En el territorio comunal se encuentran emplazadas las estaciones: Isidora Goyenechea, Parque Araucano (Figura N° 19) y Estoril. Aunque igualmente sirven a la población de Las Condes, las estaciones: Américo Vespucio, Gerónimo de Alderete y Padre Hurtado.

Para el PIIMEP las estaciones que se levantan en esta comuna, representa una oportunidad para el proceso de consolidación del espacio público asociado, poniéndose especial interés en la inserción urbana de las intervenciones y en cómo estas se integrarán a la imagen urbana local, los nuevos impactos de movilidad que generarán y las mitigaciones propuestas para las áreas próximas a las nuevas estaciones.

##### Américo Vespucio Oriente – AVO:

Proyecto actualmente finalizado y entregado a uso. Es una concesión vial urbana para el tramo de Avenida El Salto - Príncipe de Gales. Consideró la construcción en trinchera de 2 calzadas expresas superpuestas de 3 pistas por sentido en casi toda su extensión, y en superficie previó nuevas obras de urbanismo y paisajismo para el Parque Vespucio, como se puede observar en las Figuras N° 20 y 21.

Figura N° 19  
Imágenes Estación Parque Araucano



Fuente: Metro de Santiago S.A.

Es significativo para el PIIMEP considerar las obras de espacio público necesarias para mitigar los impactos de la autopista, con el fin de que la avenida reciba un tratamiento integral de su espacio urbano, no presente un deterioro urbano inicial producto de la intervención parcial y se incorpore de mejor forma al tejido urbano existente, mejorando las áreas inmediatas a los accesos y salidas.

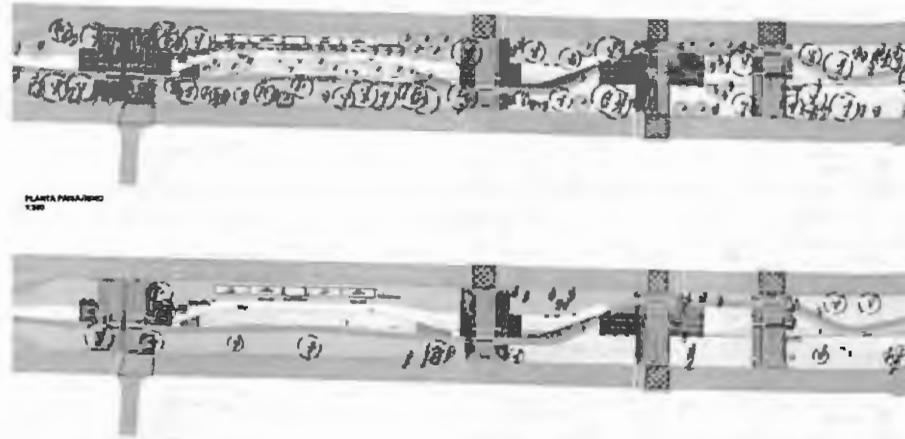


Figura N° 20  
AVO, Proyecto de Paisajismo y Espacio  
Público - Tramo Renato Sánchez / Albacete

Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Concesiones.  
En: [https://concesiones.mop.gob.cl/proyectos/Documents/Americo%20Vespucio%20Oriente/2021/AVO%201/Paisajismo/Las\\_Condes/Subtramo\\_S2-11\\_Renato\\_Sanchez-Albacete-V0.pdf](https://concesiones.mop.gob.cl/proyectos/Documents/Americo%20Vespucio%20Oriente/2021/AVO%201/Paisajismo/Las_Condes/Subtramo_S2-11_Renato_Sanchez-Albacete-V0.pdf).

Figura N° 21  
AVO, Proyecto de Paisajismo y Espacio Público – Propuesta de  
Zonas con Juegos Infantiles en los Tramos de la Comuna de Las  
Condes



Fuente: Servicio de Evaluación Ambiental. En: <https://infolima.sea.gob.cl/DocumentosSEA/MostrarDocumento?docId=60f6b63d4a9a2e1c07cce6568a6b65477bca8d631>.

#### Estación Intermodal Escuela Militar:

Proyecto de larga data, se esperaba que operara en el año 2022. Se ha avanzado en el anteproyecto y en el estudio del modelo de negocios, encargado a la Sociedad Concesionaria Vespucio Oriente (AVO I). Existe interés gubernamental en que el proyecto avance y se han estudiado fuentes de financiamiento con el Ministerio de Obras Públicas y la Empresa Metro de Santiago.

La estación intermodal se emplaza en uno de los lugares con mayor demanda de transbordos de Santiago. El proyecto incluye la intervención del subsuelo, para proyectar la estación intermodal que mejore las condiciones de movilidad y conexión entre los distintos modos de transporte que convergen en este nodo.

Es relevante para el PIIMEP, pues es una operación urbana que podría replicarse en otros lugares saturados donde conviven distintos modos de transporte en la comuna, asociado principalmente a la existencia de estaciones de Metro, como son las de Manquehue y Los Dominicos.

#### Teleférico Bicentenario:

Proyecto de la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas y concesionado a Sociedad Concesionaria Teleférico Bicentenario S.A. En la Figura N° 23 se aprecia una imagen de la Estación Canal San Carlos, ubicada en esta comuna e impactando el espacio público entre líneas oficiales, obligando a este Municipio a efectuar acciones para mejorar la situación post proyecto.

Figura N° 22  
Estación Intermodal Escuela Militar: Imagen Referencial de Acceso a Andenes



Fuente: Cj Consultora. En: <https://www.cjconsultora.cl/scavo-y-wsp-seleccionan-a-cj-consultora-para-el-desarrollo-del-estudio-de-modelo-de-negocio-de-la-futura-estacion-intermodal-escuela-militar/>.

Si bien el proyecto, busca mejorar la conectividad y el tiempo de viaje entre la comuna de Las Condes y Providencia con la comuna de Huechuraba, la concesión no se preocupará de mejorar las condiciones del espacio público, razón por la cual este espacio debe tratarse en forma conjunta con las medidas de mitigación números 9 y 10 del Mall Costanera Center.

Figura N° 23  
Estación Canal San Carlos (ex Nueva Tobalaba) de Teleférico Bicentenario



Fuente: Ministerio de Obras, Publicas. En: <https://www.latercera.com/servicios/natura/en-que-comunas-estaran-las-estaciones-del-teleférico-bicentenario/NAZRTZY6SZD6LPYD5Z4XM4DBQA/#>.

## C01.2 - Iniciativas de Nivel Comunal

### Parque Los Dominicos:

Mejoramiento realizado el año 2021, bajo la asesoría del arquitecto y paisajista Juan Grimm junto a Hans Muhr. Incluyó en sus casi ocho hectáreas obras civiles de habilitación y para la inclusividad, así como obras de paisajismo que recuperan sus áreas verdes, además de obras complementarias para su mantención.

Requiere futuras fases de mantenimiento relacionadas con su carácter patrimonial, debido a que, por su protección, los lineamientos presentados y autorizados por el Consejo de Monumentos Nacionales deben complementarse de forma obligatoria con un documento técnico que contenga los lineamientos y/o normas de intervención futuras, con el fin de proteger al conjunto y de preservar el carácter e identidad de la Zona Típica Los Dominicos.

Figura N° 24  
Master Plan Parque Los Dominicos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

### Parque Cerro Apoquindo:

Proyecto que se encuentra en evaluación a nivel de perfil y considera la consolidación del cerro isla Apoquindo,

Incluye obras civiles para la inclusividad, reforestación, paisajismo y complementarias para su mantención. Su ejecución se piensa en etapas, para racionalizar los recursos financieros. La intervención total involucra 27 hectáreas, con un costo aproximado de 98 mil unidades de fomento.

Figura N° 25  
Master Plan Parque Cerro Apoquindo



Fuente: CSM Design. En: <https://www.csmdesign.com/cerroapoquindo>.

**Parque Observatorio Cerro Calán** ([www.parquecerrocalan.cl](http://www.parquecerrocalan.cl)):

Es el resultado del Concurso Público de Ideas de Diseño, Desarrollo de Planes Maestros y Diseño del Proyecto del Parque Observatorio Cerro Calán, iniciativa de la Municipalidad de Las Condes, en colaboración con la Universidad de Chile (por medio de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas) y la Fundación Cerros Isla.

El objetivo principal del proyecto es *convertir al cerro Calán en un parque natural urbano donde primen los ecosistemas silvestres, se respeten sus ciclos y se ponga en valor los procesos ecológicos que son beneficiosos para la población*. Además, se busca la comprensión del Cerro Calán como parte de un sistema de cerros y elementos naturales que tienen el potencial de generar una matriz ecológica de parques integrados para la Región Metropolitana.

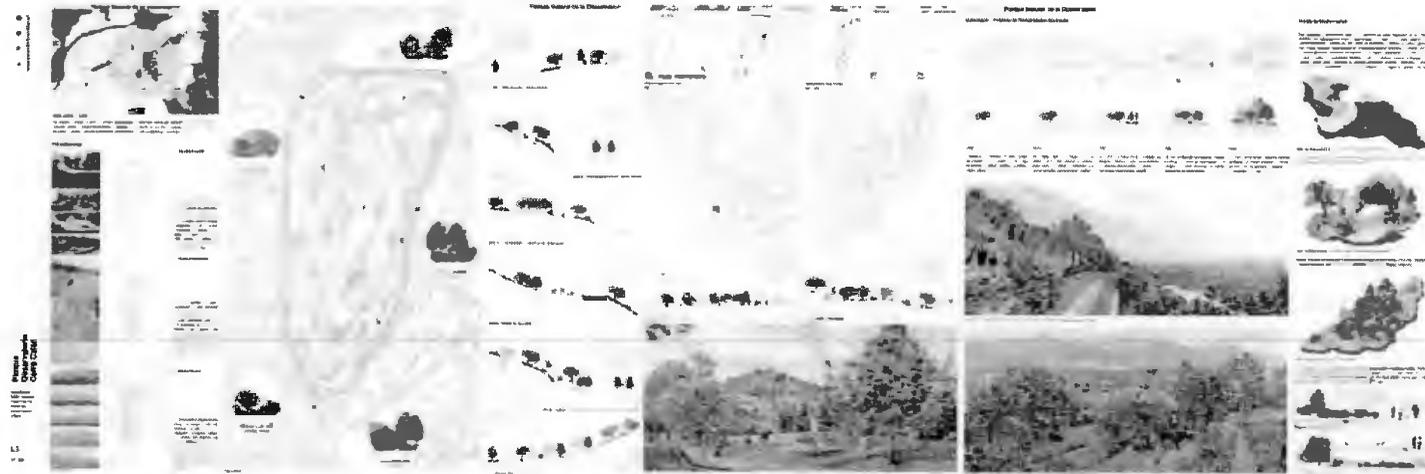
Pone en valor el entorno natural del Cerro Calán, potenciando su condición de mirador e incorporando nuevas actividades y formas de observación de la naturaleza, con intervenciones específicas a partir de las preexistencias, consolidando senderos, regenerando los suelos y construyendo miradores e instrumentos, con el propósito de construir las fundaciones de un "Parque Natural de la Observación".

Consolida el Cerro Calán, conocido por el Observatorio Astronómico Nacional, ubicado en su cima, como parque natural urbano para la ciudad. Considera uso recreacional, deportivo y educativo con un enfoque en la astronomía y el cuidado del medio ambiente.

Se recuperan aproximadamente 45 hectáreas de las 57 que posee, en un plazo de 2 años para el desarrollo de las obras, estimándose la inversión en UF 226.480.

Estas iniciativas municipales de rehabilitación de grandes paños de áreas verdes comunales con el propósito de mejorar los indicadores de metros cuadrados de áreas verdes por habitante, acceso a áreas verdes públicas, aumento de la masa arbórea, contribuir a la disminución de la temperatura, entre otros. Son de interés para el desarrollo del PIIMEP reforzar la consolidación, por la relevancia, y al mismo tiempo, pensar en operaciones que permitan integrarlas dentro de un mismo sistema, conectándolas junto a otras áreas verdes comunales a través de rutas verdes, que les den continuidad visual y física.

Figura N° 26  
Presentación del Primer Lugar en Concurso Público



Fuente: Parque Observatorio Cerro Calán. En: <https://www.parquecerrocalan.cl/el-cerro-calán/concurso/resultados/>

Figura N° 27  
Render del Proyecto Ganador del Concurso Público



Fuente: Parque Observatorio Cerro Calán. En: <https://www.parquecerrocalan.cl/el-cerro-calán/concurso/resultados/>

### C01.3 - Proyectos en Fase de Estudios

Son proyectos que se encuentran en etapa de estudio, diseño o ejecución dentro de la agenda de la Dirección de Tránsito y Transporte Público y de la Dirección de Asesoría Urbana de la Municipalidad de Las Condes. Se busca evaluar la posibilidad de acoplarlos a las iniciativas y operaciones postuladas en PIIMEP. Las operaciones proyectadas por la Dirección de Tránsito y Transporte Público son principalmente generación de pistas de viraje y mejoramiento por medio de semaforización o ensanche de algunos cruces de vehículos o peatonales considerados conflictivos. También mejoramiento del tratamiento de espacio público para inclusión de normativa de accesibilidad universal, la generación de conexiones entre calles que presentan discontinuidad y, mejoramiento de accesos a estacionamientos asociados a calles o avenidas que cuentan con vías exclusivas de transporte público.

Además, proponen ensanchamiento de calzadas con sobrecarga de vehículos y que generan un tráfico mayor al esperado, aumentando las pistas disponibles para adecuarse de mejor manera a la carga vial que reciben. Y soluciones de aguas lluvia para algunos puntos viales de la comuna.

Otras acciones tienen que ver con la creación de elementos que faciliten la conectividad y funcionamiento de las vías tanto para ciclistas como peatones, como lo son ciclovías y pasarelas.

#### Estudio de Prediseño de la Avenida Pie Andino en la Cota 1.000 m.s.n.m.:

Estudio relevante es el "Prediseño Geométrico Av. Pie Andino". Éste trazado para la Av. Pie Andino sobre levantamiento topográfico de una faja de 8,5 km de longitud por 0,3 km de ancho.

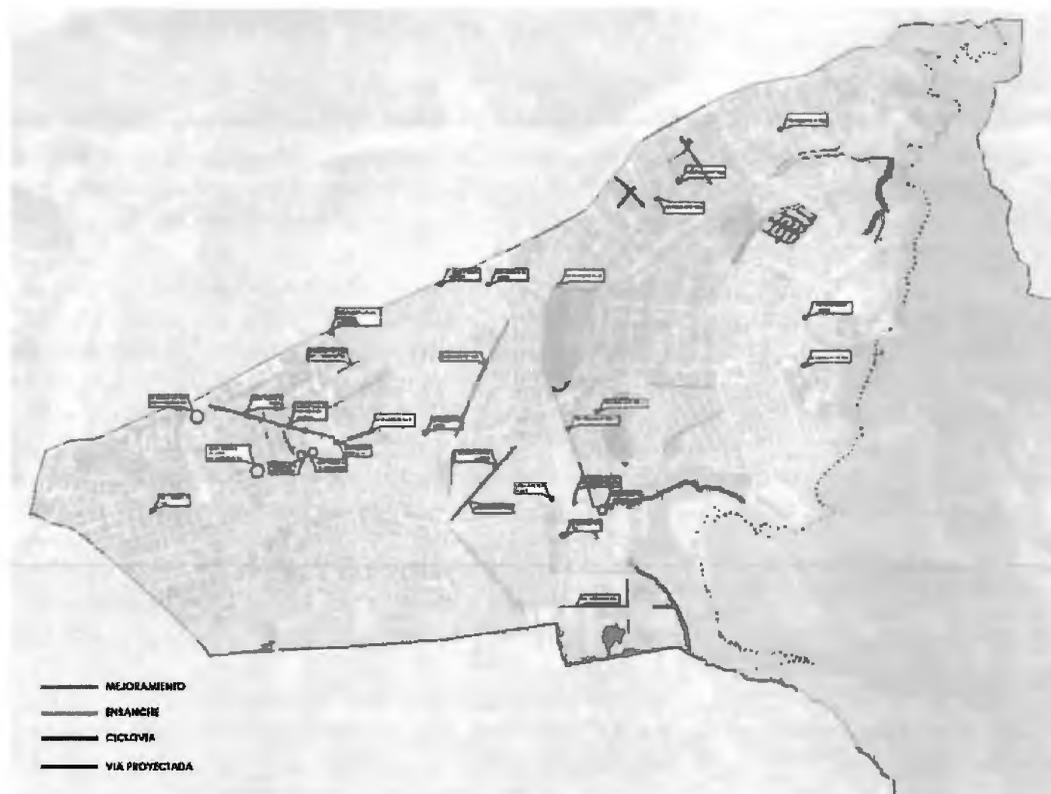


Figura Nº 28  
Proyectos Dirección de Tránsito y Transporte Público

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Dirección de Tránsito y Transporte Público.

Figura N° 29  
Trazado Parque Pie Andino y Camino Pie Andino en el Plan Regulador Comunal y Trazado Alternativo



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Proyecto de conectividad en la zona alta de la comuna, entre la calle Valenzuela Puelma y Camino a Farellones, con un recorrido aproximado de 11,7 km. El Parque Pie Andino asociado resulta un área verde atractiva y de gran valor en el desarrollo urbanístico futuro de la comuna, zona de amortiguación entre el área de preservación del medio ambiente natural y el área urbana consolidada. Permitirá cerrar la expansión de la urbanización en piedemonte y permitirá recibir a la población, consolidando una reserva verde denominado "Bosque Pie Andino", con los espacios adecuados para las actividades recreativas y deportivas en los Parques Cordillera y en el piedemonte.

## CO2. - Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025

Elaborado en el 2013 por la Subsecretaría Metropolitana de Transporte, establece lineamientos generales para orientar las futuras decisiones de inversión en infraestructura metropolitana vial, que respondan a las proyecciones del crecimiento del parque vehicular y desarrollo urbano hacia el 2025.

Para este Plan se incorporaron los proyectos de infraestructura de movilidad emplazados en el territorio comunal, para modos de transporte motorizados y no motorizados de carácter público y privado.

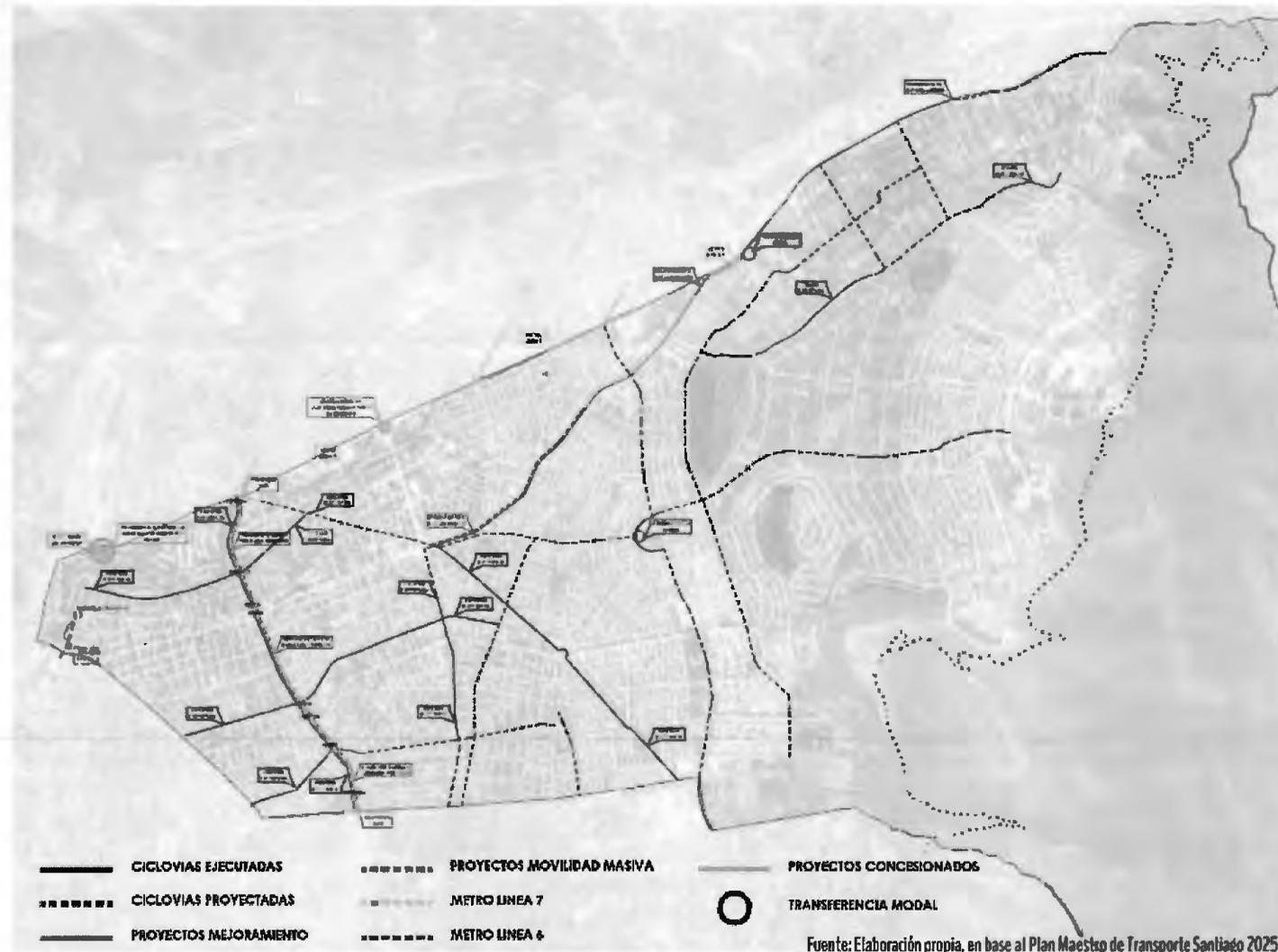
**Se incluye el proyecto de Av. Américo Vespucio expresa y subterránea (AVO) [en funcionamiento], y la ejecución de un corredor para Av. Las Condes que considere mejoramiento de la infraestructura de transporte público. Se incorporan nuevas ciclovías internas y de continuidad de conexión con otras comunas. Se grafican las nuevas estaciones de la Líneas 6 y 7 del Metro que se emplazan en el territorio comunal, junto a dos nodos de transferencia modal en Los Dominicos y Estoril. Por otro lado, se propone un túnel bajo Av. Kennedy, entre Américo Vespucio y la Rotonda Pérez Zujovic, nuevos puentes caletas para el mejoramiento del nudo Manquehue – Av. Kennedy, y un mejoramiento del enlace Lo Saldes y la Rotonda Pérez Zujovic.**

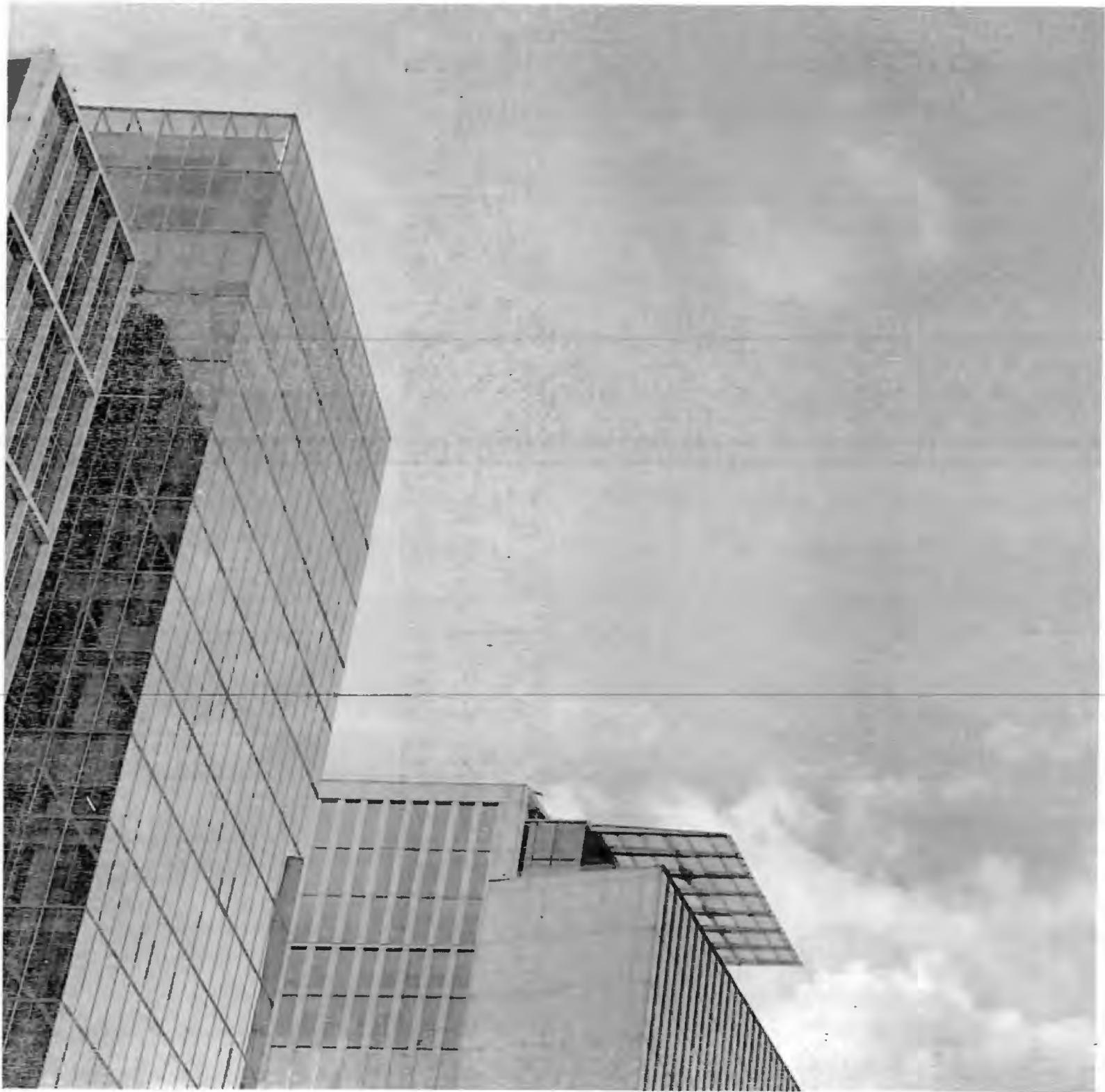
Se indica falta de financiamiento para implementar el Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025, con un déficit cercano al 25% del presupuesto, indicando la introducción de un esquema de tarificación por congestión como mecanismo

para reducir el déficit. Dentro del primer esquema de tarificación por congestión que ilustra el documento, se incluye un porcentaje no menor del territorio comunal afecto a este modelo (MTT, 2014, p. 201). El área de tarificación está delimitada por el norte en la Av. Kennedy; Av. Manquehue, al

oriente; Av. Cristóbal Colón, por el sur; y, por el poniente, Av. Pedro de Valdivia. Este modelo de tarificación vial por congestión afecta sectores significativos de nuestra comuna, tales como, su sector cívico, el barrio El Golf y el sector financiero y de oficinas de Nueva Las Condes.

Figura N° 30  
Proyectos Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025







A continuación, se exponen los principales lineamientos con los cuales se busca compatibilizar la actual imagen objetivo del PRC – LC y su proyección futura, ámbito en el cual se ha de enmarcar el conjunto de proyectos de inversión pública (y privada), que posibilitarán la consecución de ésta. La pandemia de COVID 19, generó impactos en las formas de vivir en las ciudades. Nadie desea volver a vivir como fue necesario por la crisis sanitaria y, por tanto, todas las ciudades se están revisando con la finalidad de alcanzar una calidad de vida duradera, haciendo propios los desafíos que representa el cambio climático que afecta todos los ámbitos del quehacer humano, en esta línea se ha acuñado la frase que dice: *el futuro será sostenible o no lo será*, dejando en evidencia que se precisan cambios radicales en la forma de planificar las ciudades y de vivir en ellas.

Se busca dar paso a otra ciudad. Una que sea capaz de responder a las necesidades materiales como inmateriales de sus ciudadanos, un desafío nada fácil, en especial, por una época marcada por el creciente individualismo, producto del avance tecnológico y de la internet, y en particular, de las tecnologías de la información, coaptadas por las llamadas redes sociales, provocando una disminución en los contactos primarios, agudizado por el aumento de las actividades laborales en forma remota (teletrabajo), que adicionalmente provoca alzas en las enfermedades mentales; y, el aumento sostenido de la migración, ya no solo la tradicional campo – ciudad, sino transfronteriza y transcontinental.

Con referencia a los problemas que las ciudades enfrentan se han acuñado diferentes apellidos para ella: sostenible, resiliente, saludable, inteligente, inclusiva, y otros. Sin embargo, es la misma ciudad física que hemos conocido de siempre, sólo que quien escribe o habla sobre alguna de ellas, pone su acento en el aspecto central que cree resolverá la actual complejidad urbana, sin embargo, éstas tienen una larga historia de ocupación territorial y su estructura física es un patrón que existe desde hace varios milenios o centurias.<sup>28</sup> La tendencia mundial, por el atractivo que ésta presenta, ha concentrado más y más a la población en ciudades. Empero, la búsqueda de mejores expectativas de empleos, bienes y servicios ha comenzado a desvanecerse desde hace algún tiempo, puesto que el crecimiento económico no es infinito y se hace imposible dar respuesta a todas las demandas de miles de millones de personas.

Sin perjuicio de ello, las ciudades se han constituido en los grandes centros económicos de acumulación de capital,

donde las ciudades primadas llevan la delantera, tal es el caso de la ciudad de Santiago, que concentra más del 45% del producto interno bruto del país. Esta concentración de capital también genera efectos adversos, en especial, por la desigualdad en el nivel de ingreso, produciendo una importante segregación territorial y alta demanda sobre algunos sectores o comunas.

Es necesario evaluar la calidad del medio ambiente urbano que acoge a la población y ofrecer una distribución espacial equitativa de cobertura y calidad de bienes y servicios urbanos y acceso adecuado a vivienda, tomando en consideración los grandes problemas que enfrenta cada ciudad, producto de los gases de efecto invernadero hipoteca subyacente para las futuras generaciones. Se espera que éstas puedan disfrutar una *realidad* al menos igual y, en lo posible, mejorada a la que detentamos actualmente, y no degradada ni empobrecida.

El 2024 ARCADIS hizo entrega de su sexto informe de Índice de Ciudades Sostenibles<sup>29</sup>, que clasifica 100 ciudades bajo tres líneas o pilares: Planeta (dimensión medio ambiental), Personas (dimensión social) y Negocios (dimensión económica), además, en esta oportunidad ha incorporado un nuevo indicador: Progreso (dimensión temporal de los impactos de las intervenciones). La ciudad de Santiago ocupa el lugar 81 entre 100 y supera a ciudades latinoamericanas tales como: Ciudad de México, Sao Paulo, Buenos Aires, Río de Janeiro, Lima y Bogotá. El índice es encabezado por Ámsterdam y le siguen en los primeros cinco lugares: Rotterdam, Copenhague, Frankfurt y Múnich. Según ARCADIS, los resultados aportados por su ICS permiten clasificar a Santiago dentro del grupo de aquellas denominadas: *Ciudades con impulso incipiente*, cuya característica

*[...] es que, a pesar del progreso sustancial en la última década, las ciudades de este grupo aún se encuentran en el tercio inferior de las clasificaciones básicas del ICS. Es evidente que estas ciudades necesitan mantener o incluso acelerar su impulso para mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos y contribuir a los objetivos de sostenibilidad nacionales y mundiales. Los datos básicos del ICS revelan áreas de posible progreso, como el desarrollo de espacios verdes, infraestructura de transporte sostenible (incluidos cargadores de vehículos eléctricos y alquiler de bicicletas compartidas) y una mayor inversión en la gestión de residuos. En algunas ciudades, también es necesario abordar la accesibilidad a la atención sanitaria, así como el equilibrio entre el trabajo y la vida personal de los ciudadanos.<sup>30</sup>*

Los principios de sostenibilidad que han de guiar el planeamiento de las ciudades obliga a dejar de hacer más de lo mismo y se requiere incorporar un cambio conceptual en él, para materializar la mejor calidad de vida que añoran todos los ciudadanos de las urbes. El PIIMEP, como plan de inversiones asociado directamente al plan regulador comunal, debe orientarse hacia el largo plazo, aunque la normativa vigente establezca que éste ha de actualizarse en cada oportunidad que el instrumento de planificación territorial experimente un cambio. Es por ello, que los principios con los cuales se elabora el PIIMEP de Las Condes se dirigen al futuro que viene, buscando mejoras medioambientales, sociales y económicas. Ahora bien, la cartera de proyectos y/o acciones presenta grandes actuaciones para orientar la imagen objetivo futura de la comuna, lo anterior, no implica que ellas no puedan dividirse en proyectos o acciones menores, en concordancia con los recursos disponibles. También ofrece actuaciones de corto y mediano plazo; además, se busca que éste oriente la inversión privada, en especial, la asociada a las medidas de mitigación de los desarrollos inmobiliarios, por tanto, también se trata de actuaciones con participación de recursos público – privado.

La estrecha relación entre PIIMEP y plan regulador comunal, obliga a tener presente los postulados de la actualización al momento de definir el conjunto de proyectos, programas y/o acciones. Éstos están fundados en el urbanismo ecosistémico, que pone al centro a las personas y que se articula en cuatro ejes:

El primero, **compacidad y funcionalidad urbana** como “*el eje que atiende a la morfología y a las soluciones formales (forma urbana): densidad edificatoria, distribución de usos espaciales, el porcentaje de espacio verde o de viario*”<sup>31</sup>. Éste determinaría la proximidad y mezcla entre las funciones urbanas y la propia del sistema en una escala relacional con otras dimensiones del territorio, el escenario de movilidad y las características del espacio público.

El segundo, **complejidad urbana** y, esta con la organización del territorio, la mezcla de actividades y la respuesta a la función y vocación del propio centro urbano. Refiere a la interrelación entre los entes organizados: “*actividades económicas, asociaciones, equipamientos, e instituciones*”.<sup>32</sup>

El tercero, **metabolismo urbano**, cuyo objetivo es hacer eficiente el uso de los flujos de materiales, agua y energía, que dan soporte a un sistema urbano. Permitiendo, a través de una estrategia de autosuficiencia, su permanencia en el tiempo, siendo capaces de ejercer las funciones de generación, regeneración y reproducción.<sup>33</sup>

El cuarto, **cohesión social**, vinculada con la convivencia entre los habitantes de una ciudad o parte de ella y la interacción entre las personas en el espacio público, pues “*las ciudades no pueden satisfacer su función de motor de progreso social, de crecimiento económico y de espacio de desarrollo de la democracia a menos que se mantenga el equilibrio social*”<sup>34</sup>.

Es fundamental estimular entre las personas los contactos sociales que evitan el aislamiento social y la amplia gama de patologías. Cabe agregar un quinto eje, que denominaremos, **interacción medioambiental**, cuyo objeto será sumar a la realidad física, las variables subjetivas de la experimentación con el ecosistema urbano.

En la planificación del ecosistema urbano se encuentra un análisis crítico al hecho de que “*las limitaciones del urbanismo actual, [...] obligan a la formulación de un nuevo urbanismo con bases ecológicas que amplíe el foco, y nos permita, de ese modo, aumentar nuestra capacidad de anticipación ante las actuales incertidumbres creadas, sobre todo, por los sistemas urbanos[...] [...] Los componentes principales que permiten distinguir una ciudad de una urbanización son: la existencia de espacio público y diversidad de personas jurídicas. Los dos componentes que permiten distinguir una ciudad de una urbanización no acompañan hoy al proceso principal de producir ciudad*”.<sup>35</sup>

El PIIMEP contribuirá a materializar los objetivos del urbanismo ecosistémico, para que el diseño urbano comunal presente un medio ambiente atractivo para su comunidad, con el apoyo de los instrumentos comunales: plan de desarrollo comunal, plan regulador comunal, plan de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público y presupuesto municipal.

<sup>31</sup> Municipalidad de Las Condes, Dirección de Asesoria Urbana (2023) *Proyecto de Actualización del Plan Regulador Comunal. Etapa de Elaboración de Imagen Objetivo y Alternativas de Estructuración. Documento Preliminar de Trabajo*.

<sup>32</sup> ARCADIS (2024) *The Arcadis Sustainable Cities Index 2024: 2 000 days to achieve a sustainable future*. En: *The Arcadis Sustainable Cities Index 2024*.

<sup>33</sup> *Ídem* p. 27.

<sup>34</sup> Rueda, Salvador (2022) *Carta para la Planificación Ecosistémica de Ciudades y Metrópolis*. Icaria Editorial. Colección Ecología Urbana, p. 7.

<sup>35</sup> *Ídem* p. 1.

<sup>36</sup> *Ibidem*.

<sup>37</sup> *Ibidem*.

<sup>38</sup> *Ibidem* pp. 8 – 9.



En este apartado se incluyó el diagnóstico de las características geomorfológicas, las áreas verdes y el arbolado urbano.

### D01.- Geomorfología

La urbanización y desarrollo urbano de la comuna de Las Condes, se produjo en anillos sucesivos de crecimiento de la trama urbana, desde el canal San Carlos al oriente hasta alcanzar el contrafuerte cordillerano en la cota 1.000 m.s.n.m., que es su actual límite urbano en el PRCLC.

En consecuencia, se analizaron aquellos aspectos fundamentales tales como la Falla San Ramón; el área "Restringida o Excluida del Desarrollo Urbano" (con acuerdo al PRMS); los elementos geográficos: Parques Cordillera, Parques Quebradas y Cerros Islas; y, se puede señalar que, el estado de conservación de los hitos geográficos presentes en Las Condes es en algunos casos relativamente satisfactorio y se encuentran bajo protección.

Dentro del territorio comunal existen 4 Cerros Isla, 9 Parques Quebrada y 2 Parques Cordillera. La cercanía geográfica que presenta Las Condes respecto al paisaje precordillerano marca la imagen de la comuna. Tres de sus cerros isla: Los Piques, Apoquindo y Calán, forman parte de los cinco cerros isla que componen los faldeos de la Sierra de Ramón, cadena montañosa de 25 km de largo que pertenece a la Cordillera de los Andes. Además, es parte de las siete comunas que componen la Asociación de Municipalidades Parque Cordillera, que administra el territorio montañoso con el fin de conservar y proteger sus recursos naturales.

### D02.- Áreas Verdes

Las áreas verdes comunales forman un sistema integrado por parques urbanos, los parques quebrada, parques en cerros islas, parques lineales asociados a vías y/o cauces, plazas, plazuelas, vegetación en aceras, entre otras. Se incorpora el aporte de los estadios y/o clubes privados, y la vegetación arbórea y arbustiva existente en los miles de predios existentes en el territorio comunal.

El total de la superficie de áreas verdes comunales es de 1.381.142 m<sup>2</sup>, distribuidos en 701.515 m<sup>2</sup> de parques urbanos y 679.627 m<sup>2</sup> de plazas. El costo de mantención anual en áreas verdes es de 4.413,86 MM\$.

Los parques urbanos más importantes de la comuna, Parque Araucano, Parque Juan Pablo II, Parque Intercomunal Oriente - Padre Hurtado, Parque Los Dominicos, Parque Santa Rosa de Apoquindo, adquieren escala intercomunal.

Se suman las vías que cuentan con parques lineales asociados, tales como Av. Américo Vespucio, Av. Manquehue, Av. Presidente Errázuriz, Av. La Plaza, calle Sánchez Fontecilla, entre otras; como también los bandejones y platabandas públicas que representan una oportunidad para aumentar la cobertura de especies vegetales y arbóreas en la comuna.

### D03.- Arbolado Urbano

Cuidar del patrimonio arbóreo es fundamental para esta comuna. La diferencia de temperatura entre un área urbana con medidas de mitigación como techos verdes y reforestación y una sin ellas puede llegar a ser de aproximadamente 8° C (Villanueva-Solis et al. 2013), y en eso la masa arbórea juega un rol principal.

Las especies que componen el arbolado en la comuna, se seleccionan considerando la adaptación al clima que tiene cada especie, su eficiencia hídrica, la condición particular del perfil de la calle, la superficie de la platabanda, y la ubicación en que se plantará.

Devoto (2023), contabiliza 235.852 unidades (árboles en predios privados 181.848), con diámetro promedio de 5,50 metros de copa, arrojando como resultado 462,98 hectáreas de cobertura arbórea, alcanzando en promedio el 10,50%, aproximadamente la mitad de lo que poseen las ciudades de Barcelona, Madrid y Los Ángeles.

A continuación, se ofrece la síntesis de los resultados del análisis estratégico, expresado en fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas y planos de cada tópico.

### Fortalezas

- Escenario natural de gran superficie para la actividad recreacional, deportiva, educacional, contemplativa de la flora y fauna, y apropiado para la investigación científica.
- La Av. Paseo Pie Andino y el Parque Pie Andino representan el límite natural a la expansión urbana de la comuna.
- Patrimonio paisajístico de carácter precordillerano, con diversidad de componentes: quebradas, cerros isla, cursos de agua, flora y fauna endémica, y montaña.
- Cumple con estándar de distancia a Plazas Públicas (hasta 400 m).
- Cumple con estándar de distancia a Parques Públicos (hasta 3.000 m).

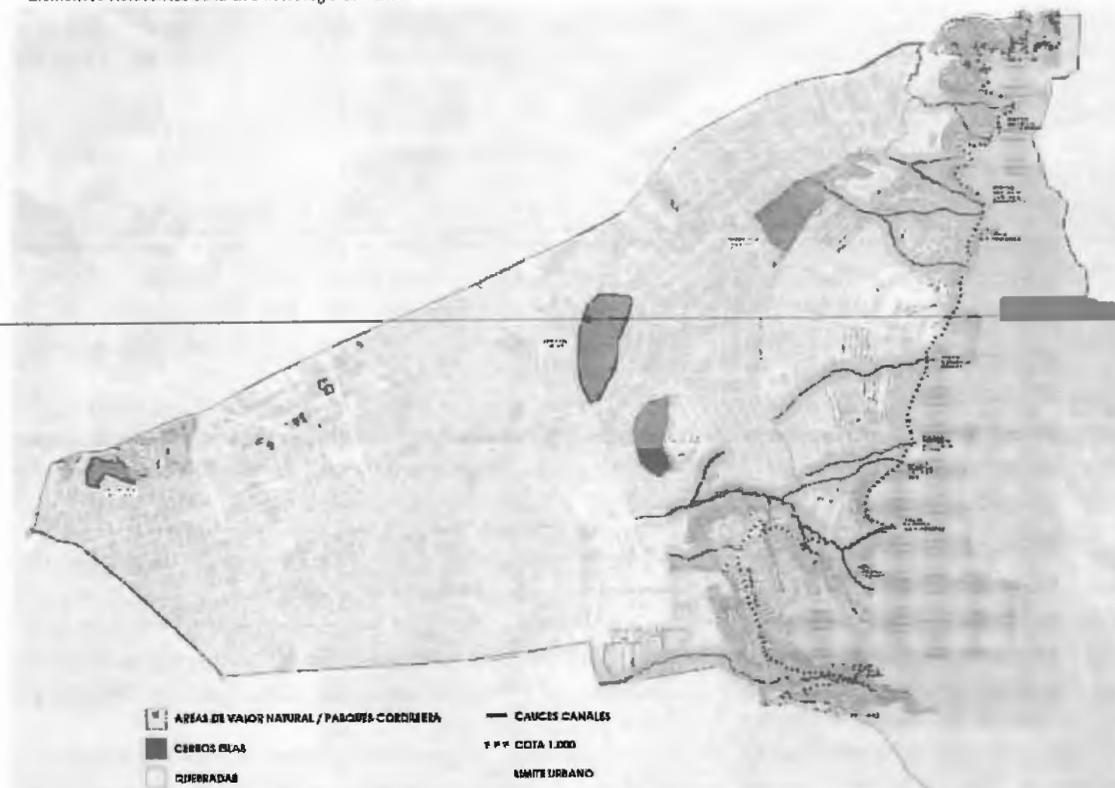
- Existencia de Parques Públicos Consolidados: Parque Araucano, Parque Juan Pablo II, Parque los Dominicos, Parque Montegrande y Parque Santa Rosa de Apoquindo.
- El 100% de la población es atendida por el sistema de parques.
- Alta calidad paisajística relacionada con el verde urbano.
- Posee más de un 10% de cobertura arbórea.
- Diversidad de especies arbóreas en los parques, plazas y espacios públicos.
- Importante superficie de áreas verdes y arborización en predios privados e institucionales.

### Oportunidades

- Territorio sobre la cota 1.000 m.s.n.m. protegido por el instrumento de planificación territorial de escala metropolitana.

Figura N° 31

Elementos Relevantes de la Geomorfología Comunal



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana

- Los parques quebradas, parques urbanos, cauces, estadios, elementos constitutivos de un sistema de infraestructura verde se encuentran protegidos por los instrumentos de planificación territorial de escala metropolitana y comunal.
- Existencia de una forma de gobernanza a través de la Asociación de Municipalidades Parque Cordillera.
- La obligatoriedad de elaborar y/o actualizar el Plan de Acción Comunal de Cambio Climático, Plan Comunal para la Reducción de Riesgo de Desastres y Plan Comunal de Desarrollo Turístico.

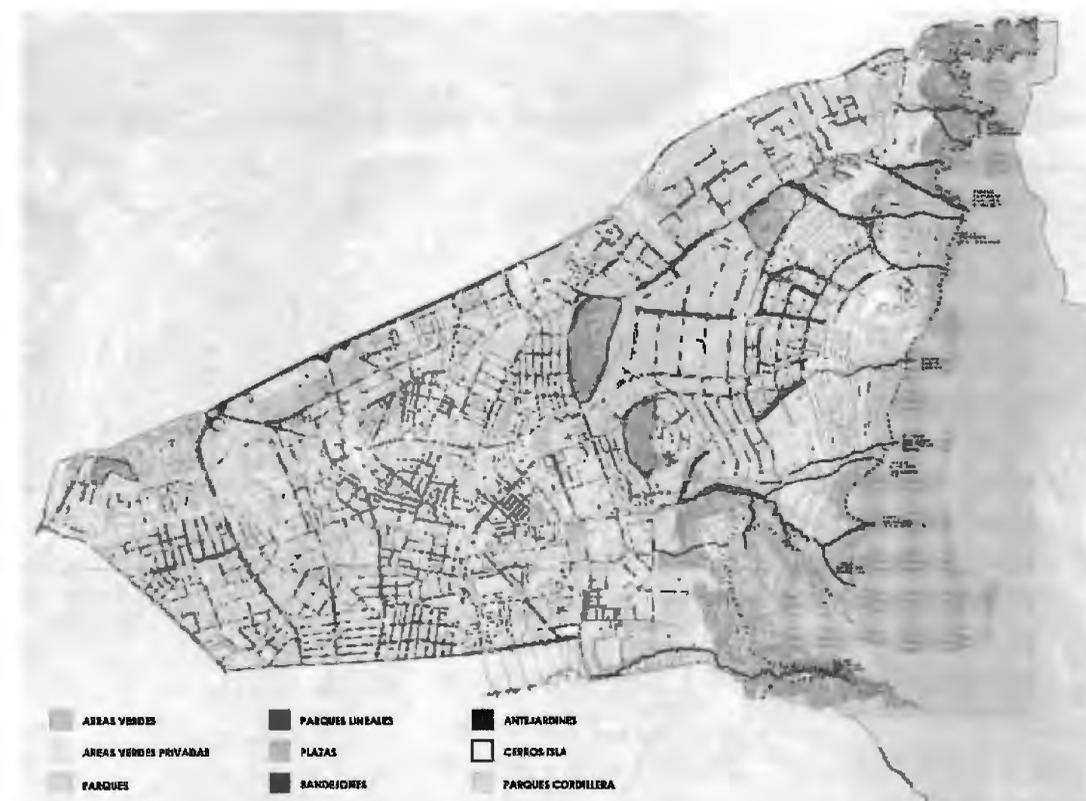
- El plan de la gestión de la administración municipal que incorpora el pilar de la sostenibilidad y la financiación de proyectos de recuperación de los cerros islas.
- Existencia de una mayor conciencia social respecto del desarrollo sostenible y la necesidad de cambios para frenar el calentamiento global.
- Existencia de universidades y otras instituciones con terrenos de gran superficie localizados sobre la cota 1.000 m.s.n.m.

#### Debilidades

- La propiedad del suelo en manos de privados y, por tanto, fuera del alcance de la destinación de éstos desde el Estado o el Municipio.
- La tuición normativa del territorio sobre la cota 1.000 m.s.n.m. recae en una diversidad de organismos y servicios públicos.
- Existencia de la Falla de Ramón.

- Inexistencia de un plan maestro general de la precordillera vinculante para las acciones que se pretenden llevar a cabo en el territorio.
- Carencia de infraestructura mínima para aportar los servicios demandados por quienes visitan la zona o la usan para diversas actividades.
- Inexistencia de planes de forestación y recuperación de la flora y fauna del territorio sobre la cota 1.000 m.s.n.m.
- Inexistencia de planes que posibiliten desarrollos productivos asociados a las actividades forestales y agropecuarias sobre la cota 1.000 m.s.n.m.
- Estándar de superficie de plazas y parques públicos por habitante bajo el 50% del establecido.

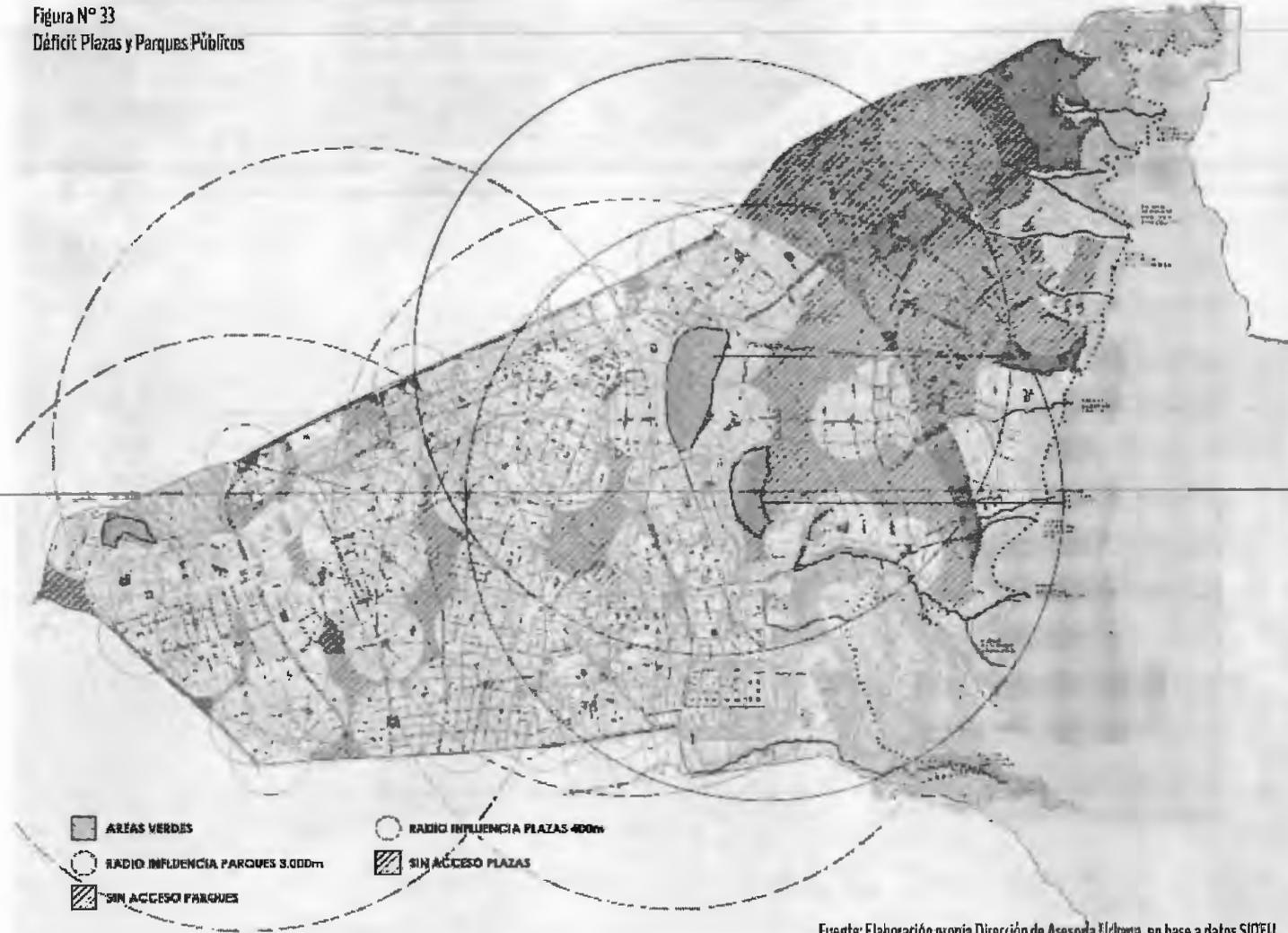
Figura N° 32  
Áreas Verdes



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

- Estándar de población atendida por el sistema de plazas públicas no alcanza al 75% de ésta.
- Alta concentración de parques y plazas en la zona poniente de la comuna. Se observa un déficit en zona oriente de la comuna, donde las áreas verdes son principalmente privadas, o están asociadas a áreas verdes en aceras y bandejones centrales.
- Superficies eriazas y deforestadas en cerros islas y piedemonte, con bajo control de accesos y cierros vulnerables.
- Parque Intercomunal Oriente sin paisajismo, excedido en los porcentajes de actividades complementarias y con actividad incompatibles con los requerimientos de complementariedad del uso de área verde.
- Bajo nivel de articulación y conectividad de la trama urbana en el área próxima a la Av. Pie Andino y su parque.
- Ausencia de una política para la conservación y aumento de la superficie del Bosque Pie Andino.
- Carencia de planes de infraestructura pública que permita la infiltración y recolección de aguas.

Figura N° 33  
Déficit Plazas y Parques Públicos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoria Jurídica, en base a datos SIOEJ.

- Red de canales de regadío sin catastro ni mantención adecuada.
- Imposibilidad de resguardar la mantención de la cobertura vegetal, dada la alta superficie en propiedad privada.

#### Amenazas

- Presión inmobiliaria para desplazar el actual límite urbano y localizar sobre la cota 1.000 m.s.n.m. viviendas y equipamientos.
- Escasa o nula participación municipal en la aprobación de los cambios de destino del suelo, para fines ajenos a las actividades agropecuarias, forestales o ganaderas en el territorio comunal sobre la cota 1.000 m.s.n.m.
- Autorización de proyectos de equipamiento por la SEREMI – MINVU sobre la cota 1.000 m.s.n.m.
- Uso masivo del piedemonte y la precordillera, con actividades que generan erosión del suelo, dañan la arborización existente, la flora y fauna.

- Escaso control sobre el territorio, dada su dimensión, impidiendo actuar preventivamente y no en forma reactiva.
- Tala masiva de árboles en la propiedad privada por proyectos de densificación y pérdida de arbolado urbano por plantación de especies de alto consumo hídrico.
- Estudios de normas generales para prevenir efectos de las caídas de árboles y otros que no consideran las realidades locales.
- Eventos climáticos extremos y escasez hídrica que atenta contra la vegetación existente en los parques, plazas y espacios urbanos.

Figura N° 34  
Estructura Verde Comuna de Las Condes

#### SIMBOLOGÍA

	Núcleos
	Nodos
	Stepping stone
	Quebradas
	Canales
<b>Estructuras no consolidadas</b>	
	Núcleos no consolidados
	Corredores intercomunales
	Corredores locales



Fuente: Devote M., Carolina (2023). Diagnóstico Plataforma Socio Ecológica e Infraestructura Verde. Informe Preliminar Actualización PRC – LC. Municipalidad de Las Condes, Dirección de Asesoría Urbana.



El diagnóstico sobre espacio público incluye los tópicos asociados a las características de aceras, paseos y otros recorridos de uso público; las actividades que tienen como soporte el espacio público; la seguridad pública; y, la recolección de residuos.

### E01.- Aceras, Paseos y Otros Recorridos

Se verifica el carácter del espacio público, para ver el impacto en éste del verde urbano, de los paseos peatonales, la accesibilidad universal, el tipo de pavimento y el alumbrado público, pues el tratamiento existente influye en las percepciones de calidad del espacio público.

Las Rutas Verdes tienen que constituirse en vínculo de interconexión entre los distintos ecosistemas urbanos de la comuna, con el propósito de crear una plataforma ecológica, la que con acuerdo a su ancho, longitud y condiciones específicas, den respuesta a funciones particulares, tales como senderos peatonales rutas para bicicletas y espacios para actividades deportivas y recreativas. En la comuna se han construido varios Los Paseos Peditales, cuyo fin es consolidar el espacio público a través de un diseño urbano de calidad y que sea reconocible por medio del uso de pavimentos específicos por vía o zona, y con un diseño modular, luminarias y arbolado acorde que complementan y caracterizan a cada paseo. La consolidación de estos circuitos no es azarosa, es una acción de planificación e inversión. El mejoramiento peatonal y proyecto de inversión, busca reforzar la acción de planificación contenida en el plan regulador, contribuyendo a mejorar la funcionalidad urbana y estimulando el atractivo turístico, componente de la base económica comunal.

Cabe agregar que, para mejorar la calidad de vida y la inclusividad de todas aquellas personas que concurren a la comuna de Las Condes, ya sea por motivos de estudio, trabajo, diversión o requerimiento de equipamientos, se ha adecuado progresivamente el espacio público a todos sus usuarios, implementándose franjas sobre aceras y realizado modificaciones en cruces de calzada para facilitar el desplazamiento, especialmente de personas con capacidades diferentes.

La comuna cuenta con aproximadamente 700.000 metros lineales de pavimentos de calles, con 5.100.000 m<sup>2</sup> de pavimentos de calzada y 1.500.000 m<sup>2</sup> de aceras. Estos deben mantenerse, repararse y/o renovarse periódicamente.

Existe una cobertura del 100% de alumbrado público en calles, plazas y espacios públicos. La cantidad de luminaria asciende a 44.569, cuyo gasto mensual es pagado por el Municipio.

Con el propósito de disminuir el consumo eléctrico en la comuna, se implementó un recambio de las luminarias preexistentes por luminarias LED.

### E02.- Actividades en el Espacio Público

La movilidad la asociamos a desplazamientos por trabajo, compras, estudio, trámites, actividades con un objetivo concreto. Sin embargo, un espacio urbano de calidad, junto con resolver la funcionalidad por el motivo del viaje, debe evocar, estimular y favorecer la realización de actividades ocasionales y sociales que incentiven la vida en la ciudad. La vida pública se alimenta del café de la espera, los encuentros de la feria, el asiento compartido de adultos mayores en una plaza, las familias alrededor de los juegos infantiles en las plazas, la singularidad de un espacio o edificio que facilite el encuentro y el descanso de los oficinistas. Es el espacio urbano el que nos acoge en nuestros itinerarios peatonales, para reconocernos como ciudadanos y soportar la vida pública y social de la ciudad.

En orden a lo anterior, se revisaron las actividades que convocan a la comunidad, entre ellas, ferias libres, actividades hortícolas, culturales, deportivas, conmemorativas, que usan el espacio urbano para su materialización, las cuales finalmente generan identidad comunitaria, tales como: las seis ferias libres que tienen asiento en este territorio, Festival de Las Condes, programa Cine en su Plaza, ferias de las pulgas, conciertos, teatro, danza, Vía Crucis comunal, Cuasimodo, Semana de la Chilenidad, Parada Militar, conmemoración de días especiales (madre, padre, niños), entre otras.

### E03.- Seguridad Pública

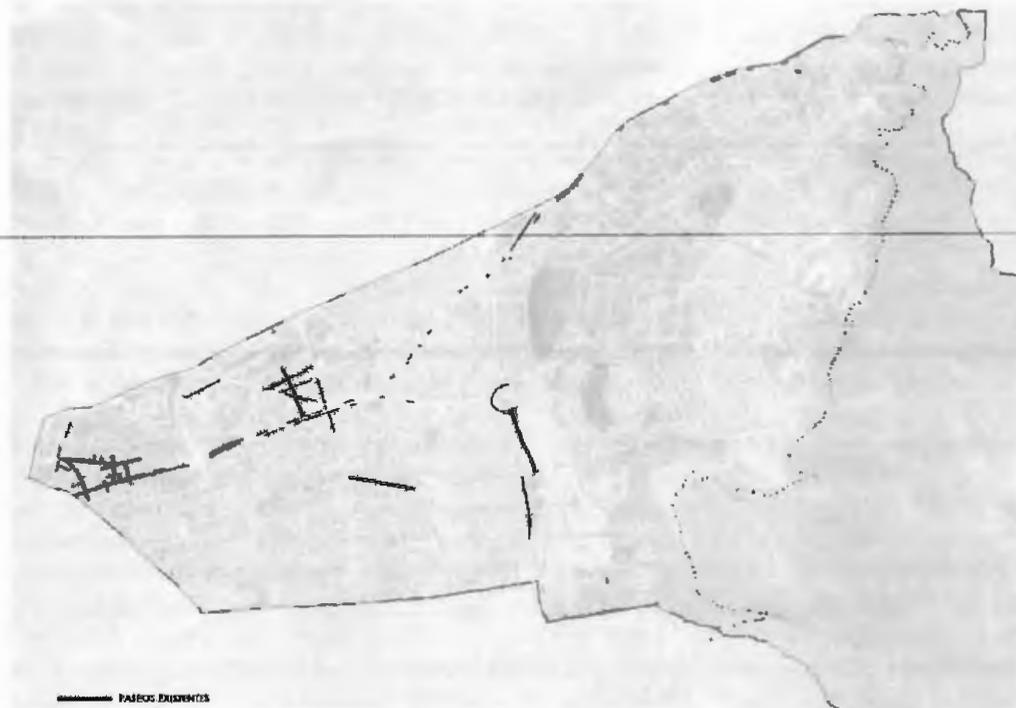
En el ámbito de la seguridad pública se aportan antecedentes sobre el escenario delictual de la comuna, comparando los meses de enero a mayo de los años 2022, 2023 y 2024, a fin de establecer correlaciones y determinar si los delitos han disminuido o aumentado, y qué delitos prevalecen.

Con los datos se deduce que los robos disminuyeron en un 21% respecto de 2023 y un 23% frente al año 2022. Por otra parte, existe aumento de especies extraídas de vehículos durante el 2024. Los robos de vehículos, bicidetas y domicilios han registrado una disminución sostenida respecto a los años anteriores, como también, han disminuido las incivildades.

Existe aumento sostenido del desorden y consumo en la vía pública respecto a los años anteriores, como el microtráfico de drogas y las agresiones. Los ruidos molestos han disminuido.

Mayoritariamente las víctimas se identifican con el género femenino.

Figura N° 35  
Paseos Peatonales Existentes



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

También se han analizado mapas de calor que permiten identificar las zonas de mayor concentración de delitos según su tipo, lo que permite elaborar programas de prevención asociados a ciertos espacios públicos, en especial, en zonas de equipamiento de escala metropolitana e intercomunal.

### E04.- Gestión de Residuos

Los desafíos que se enfrenta en la gestión de residuos y compromiso medioambiental están: la reducción del volumen de residuos sólidos domiciliarios destinados a relleno sanitario, a través de la gestión de puntos limpios y verdes en el territorio comunal; la implementación de programas educativos y de difusión para crear conciencia y hábitos en la ciudadanía que mejore su calidad de vida; la prevención proactiva en actividades vinculadas a la construcción; y, fiscalización del cumplimiento de los compromisos ambientales.

Se establece que el incremento de la población, el aumento de la superficie edificada, el aumento de la actividad comercial y del tránsito peatonal y vehicular constante, producen un crecimiento sostenido del volumen de residuos sólidos domiciliarios y vegetales.

Adicionalmente, existe un compromiso constante por materializar una disminución de las disposición final de residuos. En el año 2023, cada habitante de la comuna generó 920 gramos de residuos diarios, experimentándose una disminución de 160 gramos diarios por cada habitante.

La síntesis del análisis estratégico referido al espacio público: paseos, otros recorridos, actividades en el espacio público, seguridad pública y gestión de residuos, se expresa en fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

**Fortalezas:**

- Espacio público constituido por diversidad de componentes que posibilitan experiencias sensoriales de alta riqueza, en contextos de diferentes escalas: intercomunales, comunales y vecinales.
- Existencia de zonas de paseos peatonales en sectores residenciales asociadas a usos de suelo de equipamiento, especialmente de las clases de comercio y servicios, con alta demanda diurna y, en algunos casos, también nocturna.
- Existencia de incentivos para los proyectos de densificación condicionados a mejoras en el espacio público, como el soterramiento de tendido eléctrico, liberación del nivel adyacente a las aceras, aumento de la superficie de área libre, entre otros, regulados por los proyectos de tratamiento del espacio público.
- Creciente oferta de programas de actividades en el espacio público, para distintos niveles etarios y en diferentes jornadas.
- El diseño y mobiliario del espacio público es de alto estándar, con programas de mantención y mejoramiento constante.
- Espacio público con excelentes condiciones de iluminación y control.
- El diseño del espacio público incorpora todas las normas de accesibilidad universal, dotando a éste de un alto nivel de inclusividad.
- Existencia de recorridos por zonas y barrios con acentuado valor patrimonial, tanto ambiental como arquitectónico y urbano.
- Tecnología de avanzada en el control del espacio público, permitiendo mantener condiciones de mayor seguridad, desincentivando los delitos a las personas y a la propiedad.

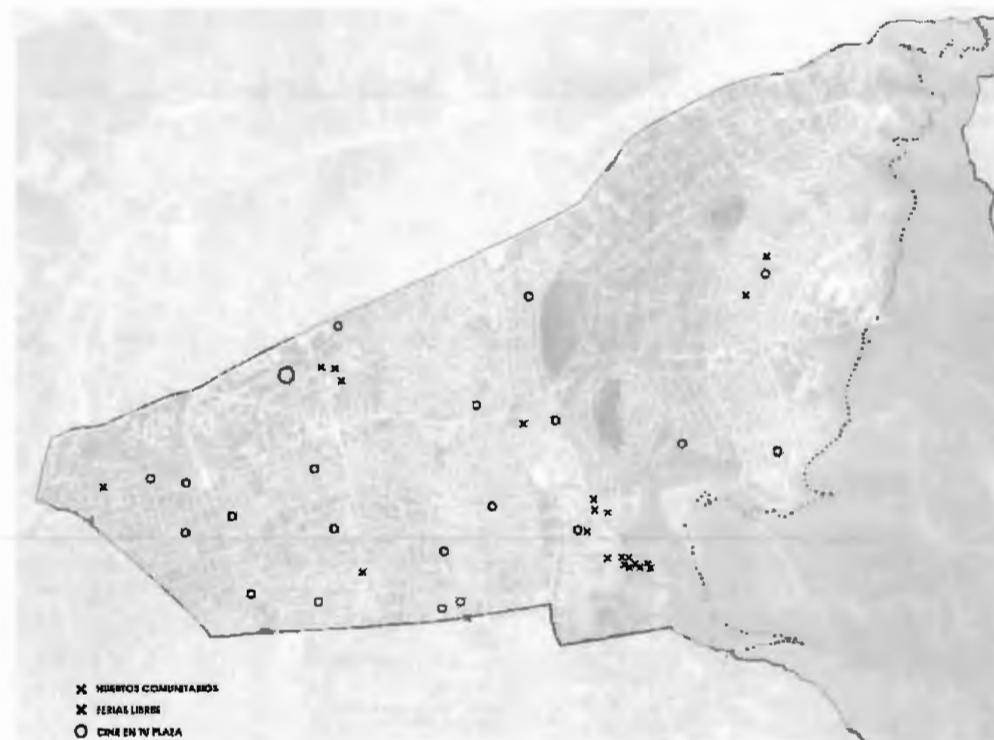
- Existencia de programas de seguridad pública colaborativos que coordinan a la municipalidad y la comunidad en la prevención de delitos en la comuna.
- Programas de limpieza y mantención del espacio público, asociado a programas de gestión de residuos sólidos, que incorpora a vecinos e instituciones y empresas.

**Oportunidades:**

- Ley de Aportes al Espacio Público que posibilita destinar un porcentaje de los ingresos por este concepto a acciones, programas y/o proyectos de mantención, mejoramiento o diseño del espacio público, que se encuentren dentro del PIIMEP.

Figura Nº 36

Actividades en el Espacio Público: Ferias, Cine en Tu Plaza y Huertos Comunitarios



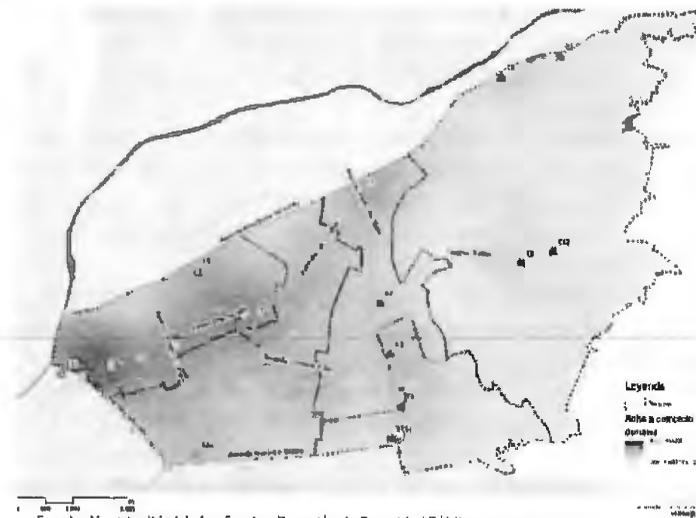
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 37  
Delitos de Tráfico o Consumo de Drogas



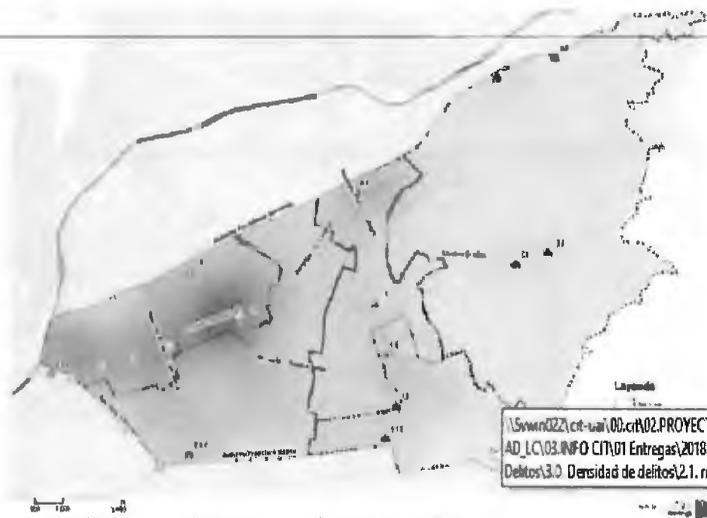
Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

Figura N° 38  
Robo a Comercio



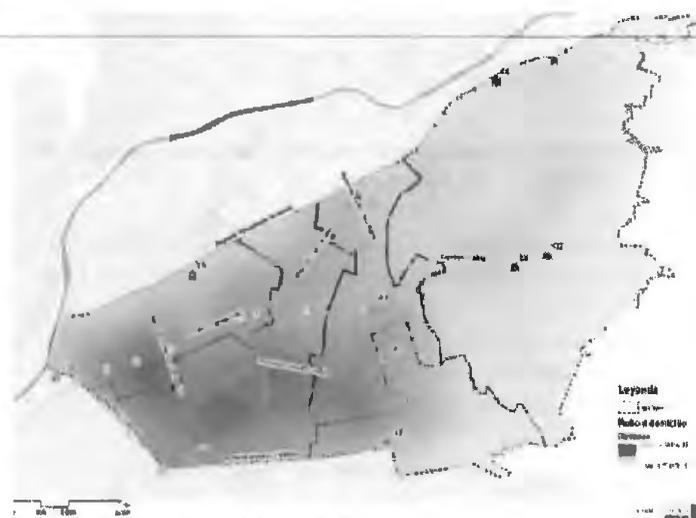
Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

Figura N° 39  
Robo con Violencia, Intimidación o Retención de Víctimas



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

Figura N° 40  
Robo a Domicilio



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

- Ejecución constante de proyectos de densificación residencial y de equipamientos por el sector privado, que precisan de la aprobación de proyectos de tratamiento del espacio público y llevar a cabo medidas mitigación por los impactos generados.
- Construcción y entrada en operación de la Línea 7 del Metro de Santiago.
- Inversiones privadas y públicas de alta cuantía en diversas zonas de la comuna, tales como: Teleférico Las Condes – Huechuraba, Soterramiento de Av. Las Condes, Ampliación del Estadio San Carlos de Apoquindo, entre otras.
- Aumento de la conciencia social sobre la necesidad de realizar acciones que tiendan a la mejora del medio ambiente y los impactos del cambio climático.
- Implementación del Centro de Monitoreo Urbano.

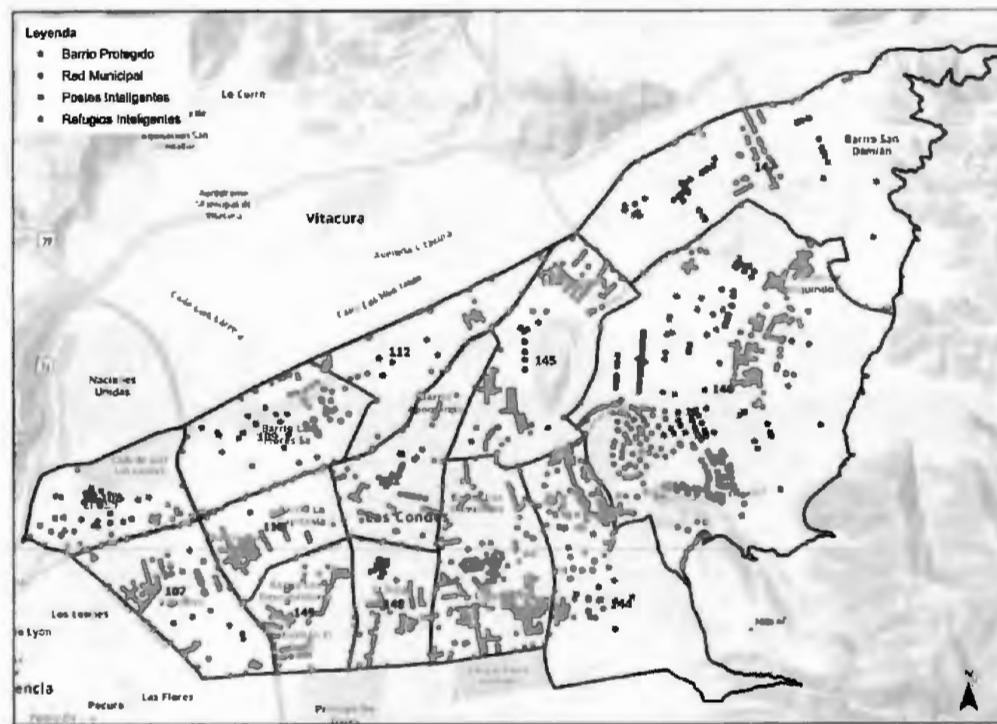
#### Debilidades:

- Inexistencia de un catastro actualizado del estado de las aceras, paseos y recorridos urbanos.
- Inexistencia de guía de tratamiento del espacio público para los diversos sectores de la comuna, que incluya materialidades, mobiliario, características de la iluminación, entre otros aspectos.
- Escasa o nula participación del Municipio en las acciones que desarrollan en el espacio público las empresas de servicios públicos de energía eléctrica, operadores de telecomunicaciones, sanitarias, entre otras.
- Escasa o nula participación del Municipio en las autorizaciones de los proyectos de urbanización y pavimentación en los cuales se precisa la intervención del SERVIU Metropolitano.
- Imposibilidad legal de exigencias a las empresas de servicios públicos con relación a

las características que deben considerar los proyectos que desarrollan en el espacio público.

- Aceras de ancho inferior a 2 metros en ciertos sectores de la comuna, que dificultan el desplazamiento de las personas, especialmente en pasajes.
- Existencia de elementos que interrumpen la circulación en las aceras de algunos sectores, como postes, paraderos, paletas publicitarias, arbolado, armarios de servicios, señalética, entre otros y, que generan sensación de inseguridad.
- Espacio público y de circulación de personas en los límites comunales de mal diseño y carente de las facilidades para los usos que se dan en esas áreas.

Figura N° 41  
Red Municipal de Cámaras, Enero 2024



Autor: Observatorio - Dirección de Seguridad Pública

0 1.000 2.000 4.000 m  
Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

Figura N° 42  
Índice de Seguridad de Las Condes por Manzana



Fuente: Universidad Adolfo Ibáñez, Centro de Inteligencia Territorial, Design Lab, Matriz de Bienestar Humano Territorial. En: <https://matrizbht.cl/visualizations>.

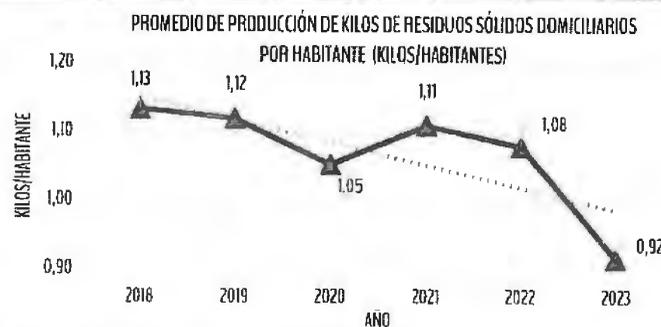
Tabla N° 1  
Toneladas de Residuos Recolectados en la Comuna de Las Condes con Disposición en Relleno Sanitario

AÑO	TONELADAS		
	Residuos Sólidos Voluminosos y Vegetales	Residuos Sólidos Domiciliarios	TOTAL
2020	16.075,94	95.742,86	111.818,80
2021	17.594,85	96.779,71	114.374,56
2022	17.859,81	96.731,26	114.591,07
2023	16.877,94	95.500,00	112.377,94
2024 (a mayor)	17.025,72	96.595,70	113.621,42
TOTAL	77.333,16	421.874,59	505.519,85

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección Medio Ambiente y Aseo.

Figura N° 43  
Tabla y Gráfico: Promedio de Residuos Generados (kilo/día) por Habitantes de la Comuna

PROMEDIO DÍA ANUAL	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (a mayor)
	1,13	1,12	1,05	1,11	1,08	0,92	0,95



Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección Medio Ambiente y Aseo.

- Existencia de aceras, paseos y recorridos en zonas con pendientes pronunciadas, dificultando el desplazamiento peatonal, especialmente en la zona al oriente de Av. Paul Harris.

**Amenazas:**

- Aumento exponencial de movilidad en bicicletas y scooter por las aceras, atentando contra las personas que se desplazan a pie y provocan accidentes.
  - Uso de las aceras como aparcamiento de motos y/o motocicletas, bicicletas y scooter, creando obstáculos para el desplazamiento de las personas e impidiendo el acceso a estaciones del Metro e instituciones o servicios.
  - Ejecución de proyectos de ciclovías que disminuyen el ancho de las aceras, por la priorización de las calzadas para automóviles.
  - Concesión del espacio público para estacionamientos de vehículos eléctricos, permitiendo la carga de éstos.
  - Inexistencia de terminales modales de transporte, lo que actúa como desincentivo a la caminata por la comuna.
- Proliferación de usos del espacio público por actividades comerciales, incluso de comercio ambulante, lo que dificulta el desplazamiento peatonal.
  - Zonas de alta concentración de personas desplazándose por las aceras, con diseño inapropiados para ello.
  - Zonas comerciales y de servicio que finalizan la jornada laboral cercano a las 18:00 horas, transformándose a partir de esa hora en áreas desérticas e inseguras.
  - Proliferación de los servicios de transporte de personas mediante aplicaciones (Uber, Cabify) y transporte de mercancía, que paran en cualquier zona e incluso esperan pasajeros sobre aceras, bandejones, platabandas.
  - Proyectos de nivel metropolitano o sectorial que afecta el espacio público, sin participación del Municipio.





El tópico de transporte y movilidad refiere el diagnóstico de la infraestructura vial e intersecciones relevante; la infraestructura ciclo-inclusiva; los servicios de transporte público y taxis; el transporte privado; la movilidad; los accidentes de tránsito; los viajes; y, la información sobre telegestión de servicios municipales.

### F01.- Infraestructura Vial Relevante

El transporte tiene un papel como medio que favorece la globalización y sufre las demandas de una sociedad que se mueve más y que está acostumbrada a la conexión instantánea, on-line, que ofrecen los sistemas informáticos. Además, éste tiene una dimensión económica que es signo de su dinamismo, el transporte de personas y carga, la venta de vehículos, de gasolina, dan cuenta de esa realidad y su estado positivo o negativo. Se agrega la dimensión social determinada por la cantidad de tiempo que pasamos en él para desplazarnos por la ciudad, el costo que representa y los distintos alcances de ese tiempo invertido. Finalmente, tiene una dimensión ambiental, pues es responsable del 70% de la contaminación del aire por gases de efecto invernadero en las grandes metrópolis. Sin perjuicio de lo anterior, no se asigna verdadera importancia a la política de transporte público.

El transporte es motivado por la necesidad de movilidad y ella se produce sobre un soporte físico, una red. El problema radica en el crecimiento del parque automotor, pues no es posible de resolver con el aumento de la longitud o ancho de la red.

La vialidad estructurante se encuentra definida por una red de vías clasificadas con acuerdo a las características físicas, anchos de faja, funcionalidades y nivel de flujo; todas las vías se encuentran reguladas en los instrumento de planificación territorial, ya sea de *escala* metropolitana o local.

Es importante tener presente que la norma que clasifica y caracteriza las vías está en contraposición a la Ley de Tránsito, que establece que la velocidad máxima de desplazamiento en las vías urbanas debe ser de 50 km/hora. No debiesen existir vías urbanas con velocidades de operación superior.

La red vial está compuesta por: vías Expresas, Troncales, Colectoras, de Servicio y Locales. Es destacable la conectividad intercomunal otorgada, por el anillo de circunvalación Américo Vespucio, que conecta con autopistas urbanas y vías regionales y nacionales y, la Av. Kennedy, que conecta con autopistas urbanas, Ruta 5 y Ruta 68.

### F02.- Intersecciones Relevantes

El flujo de automóviles que pasa por distintos cruces de la comuna en un mismo rango de tiempo, posibilita identificar las intersecciones más relevantes, que son puntos críticos de la infraestructura vial.

El criterio de identificación de éstas se fundamenta en la concurrencia de flujo vehicular mayor o igual a 5.000 vehículos en las horas punta de mañana y tarde; bajo este parámetro existen 18 intersecciones relevantes:

Sin perjuicio de lo anterior, en las intersecciones relevantes existe un alto grado de fluidez de tránsito, con excepción de algunas intersecciones puntuales en las que en horarios punta existen niveles de saturación de un 80% a 85%. La red presenta buenas condiciones de seguridad vial, permitiendo el deslazamiento en tiempos razonables hacia los lugares de destino, todo ello apoyado por la buena señalización instalada, que cumple con altos estándares internacionales.

Para descongestionar nudos conflictivos se han implementado operaciones como: reversibilidad de vías; y, instalación de refugios peatonales a mitad de cuadra, para evitar los atochamientos por las paradas de locomoción colectiva.

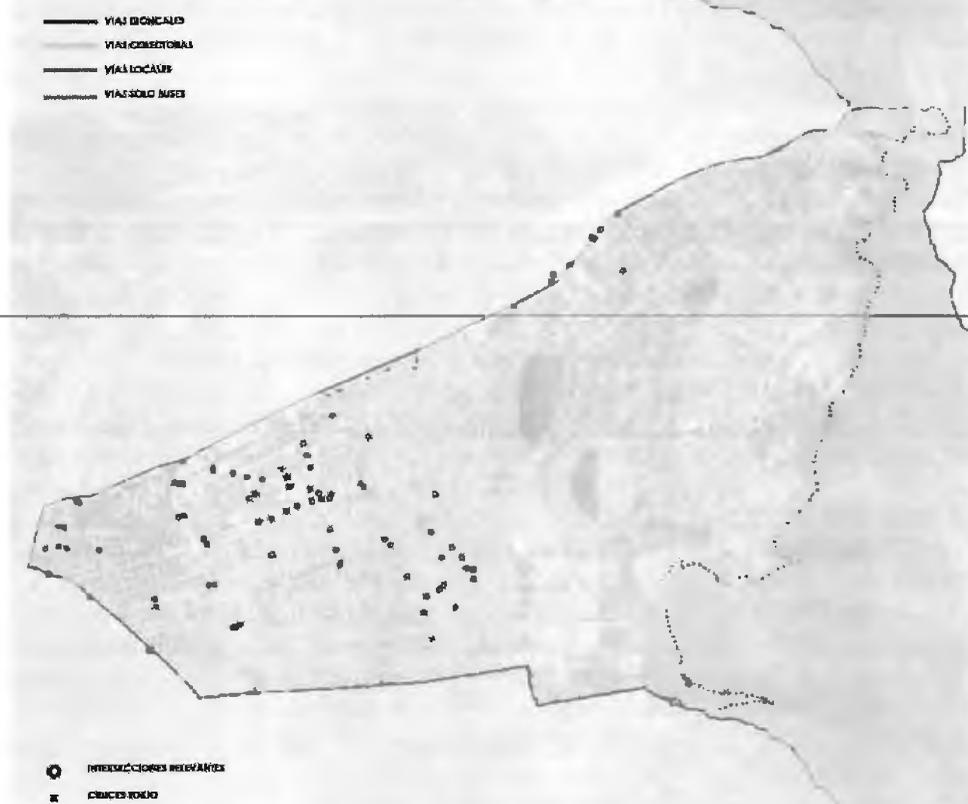
La demanda vial es gestionada por 324 intersecciones semaforizadas y nueve cruces desnivelados, además de un parque de señales de tránsito de 15.577 unidades. Asimismo, se han llevado a cabo medidas de seguridad peatonal y vehicular en ciertos sectores, tales como instalación de señales electrónicas de tiempo de espera, que indican al peatón el tiempo que falta para que el semáforo cambie a luz verde. Labor que se está masificando a cruces que operan con demanda peatonal y tiempos fijos.



- VÍAS REGIONALES
- VÍAS CONECTORAS
- VÍAS LOCALES
- VÍAS SINCLASIFICADAS

Figura N° 44  
Vialidad Relevante

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



- INTERSECCIONES RELEVANTES
- CRUCES VERTICALES

Figura N° 45  
Intersecciones Relevantes

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Además, en cuatro esquinas transitadas con alta demanda peatonal, se implementó una operación que favorece los desplazamientos peatonales en intersecciones complejas con densidad de peatones y varios movimientos denominada "solución Tokio".

### F03.- Infraestructura Ciclo-inclusiva

La infraestructura ciclo-inclusiva esta compuesta por zonas compartidas o integradas, ciclovías, ciclovías verdes o independientes, ciclorecreovía, sistema Bici Las Condes; y, los sistemas privados de ciclos. Las primeras corresponden a zonas donde se comparte la oferta vial de calzada con distintos modos de transporte, diseñando medidas de gestión para que no se superen velocidades de 30 km/h.

Las ciclovías son espacios destinados al uso exclusivo de ciclos que puede estar segregada física o visualmente. Pueden formar parte de una calzada de uso exclusivo de bicicletas y separadas del flujo motorizado, debido a la velocidad de circulación mayor a 30 km/h. Para velocidades entre 31 y 50

km/h, se puede segregar con pintura; para velocidades superiores a 50 km/h deben considerarse segregadores físicos. La vía que sirve exclusivamente a usuarios de ciclos o caminata se denomina ciclovía verde o independiente, pues no contempla circulación de vehículos motorizados. En el caso comunal, son vías que siguen el trazado de corredores verdes y parques lineales.

La ciclorecreovía corresponde al cierre al tránsito vehicular de ciertas vías en días y horarios restringidos, para uso de ciclos y actividades de deporte y recreación, específicamente en días domingos.

También existe el servicio de bicicletas públicas de autoservicio, que dispone de 1.000 bicicletas y 100 cicloestaciones emplazadas en el territorio, para otorgar cobertura necesaria y permite dejar y extraer las bicicletas de forma automatizada.



Figura N° 46  
Infraestructura Ciclo-inclusiva Existente

También, los scooter eléctricos están presentes en la comuna como parte de los sistemas privados de ciclos. La empresa agregó a la flota de scooter una flota de bicicletas eléctricas.

La red de cubrir el 3,47% de la red vial, es segmentada y de poca conectividad entre ellas, tanto a nivel comunal como metropolitano, localizándose en calzadas, aceras, bandejones centrales y parques lineales.

#### F04.- Servicios de Transporte Público

La movilidad posee un rol fundamental, pues cada habitante debe desplazarse para satisfacer sus necesidades de trabajo, bienes y servicios, compitiendo en el proceso sobre un espacio reducido y finito, que son los canales de comunicación dentro de la ciudad, en el cual existe fricción por emplazarse contiguos al trabajo y a los centros y áreas equipadas de la ciudad, por acceder a una mayor seguridad y disponibilidad de áreas verdes, y en general a un mayor consumo de bienes y servicios. Disponer de una adecuada red de transporte urbano, movilizand dignamente a las personas, con oportunidad, eficiencia y costos razonables es una tarea básica para iniciar la tendencia hacia la integración y disminución de la segregación espacial de la ciudad.

Siendo la movilidad una necesidad creciente, debemos poner especial atención a la calidad física y ambiental del canal en que se producen los desplazamientos, además de revisar cómo se produce esta movilidad en el caso de Las Condes.

Los canales de comunicación y las infraestructuras que acogen estos viajes para la comuna son el Metro de Santiago, RED y el transporte Municipal de Buses Eléctricos.

La Línea 1 de Metro recorre el eje de Av. Apoquindo desde su intersección con Av. Tobalaba – Tamar, hasta la estación terminal en el Parque Los Dominicos, movilizand a más de 300.000 pasajeros/día. En su trayecto en la comuna existen 7 estaciones: Tobalaba, Alcántara, El Golf, Escuela Militar, Manquehue, Hernando de Magallanes y Los Dominicos. La Línea 4 de Metro recorre el límite de Las Condes con la comuna de Providencia, en el eje de Av. Tobalaba. Su presencia en la comuna se concentra en 3 estaciones de Tobalaba, Cristóbal Colón y Francisco Bilbao. Las Futuras Líneas 6 y 7 de Metro tendrán nuevas estaciones en la comuna.

RED (ex Transantiago) está compuesto por buses de transporte público y ofrece un servicio de alta cobertura, realizando 192.900 viajes diarios según la EOD, de 2012. El

sistema funciona con 5 operadores de RED: Express, Metbus, Redbus, STP y Subus. Para mejorar las velocidades de operación del sistema, calidad del servicio y frecuencias de los recorridos, se han habilitado pistas exclusivas para buses.

La planificación territorial comunal autoriza la localización de terminales en áreas comerciales y especiales, sin embargo, el precio de suelo de éstas imposibilita su existencia.

El año 2019 la Municipalidad puso en operación el sistema de buses eléctricos de la empresa TANDEM por 10 años. Su objetivo es apoyar y mejorar la cobertura de la red, ofreciendo servicio de calidad y no contaminante, para fortalecer la zona sur – oriente de la comuna. Son 10 buses 100% eléctricos y gratuitos que sirven como medio de acercamiento a las distintas líneas de Metro y/o vías principales de la comuna, donde circulan buses del sistema RED.

El sistema de transporte público comunal cumple con los estándares establecidos por el CNDU, sin perjuicio de ello, aún se identifican falencias en el sistema.

#### F05.- Taxis Colectivos y Básicos

El modo de transporte que comprende a los taxis presenta dos tipos: los Colectivos y los Básicos. Los primeros, constituyen el sistema de transporte público menor, operado por 5 líneas. Estas líneas apoyan al transporte público, logrand cubrir las necesidades de los vecinos en el polígono: Av. Las Condes al norte, Camino E. Alba al sur, Padre Hurtado al poniente y el límite comunal oriente. Requieren de 22 estacionamientos en la vía pública.

Los segundos, complementan a los anteriores, disponiendo de 74 estacionamientos en el territorio comunal.

#### F06.- Transporte Privado

La infraestructura vial comunal se encuentra fundamentalmente diseñada para la operación del modo de transporte privado. Su uso es intensivo y se acopla con las exigencias, estándares y rasgos de individualismo, objeto de consumo y estatus social valorados en la sociedad actual.

Según la encuesta EOD 2012, casi la mitad de los hogares de la comuna tenía 2 vehículos o más, cifra que definía una tasa de motorización de 437 automóviles cada mil habitantes en la comuna, superada en la Región Metropolitana solo por las comunas por Providencia y Vitacura.

## F07.- Movilidad

Corresponde ocuparse del concepto de movilidad. La necesidad de movilidad presenta una tasa de crecimiento constante.

El modo de transporte predominante en la comuna, es el automóvil privado. Este hábito conductual es de difícil solución, ya que la demanda creciente por el aumento del parque y las tasas de motorización afecta las estructuras existentes, que son finitas en su oferta. Las dificultades de la movilidad, congestión e incremento de los costos por transporte se correlacionan con problemas urbanos de densificación, baja cobertura del transporte público y hacinamiento en sus recorridos, bajo nivel de integración de los modos de transporte y una baja velocidad del transporte público que aumenta los tiempos de viaje.

La competencia de los modos de transporte por un espacio físico finito afecta la movilidad. Medidas de pistas exclusivas o

o solo bus, es una forma de dar prioridad al transporte público, aumentar su velocidad promedio y limitar la competencia de los otros modos de transporte. Sin embargo, prevalece la presión por mantener las facilidades para el desplazamiento de los automóviles. La exigencia de espacio para el uso del automóvil conlleva un uso irreflexivo del espacio urbano, por consiguiente se debe avanzar con congruencia entre el uso de la ciudad y el sistema de transporte que sostiene. La integración de nuevos modos al sistema de transporte, la aplicación de tecnologías en los recorridos de buses y la posibilidad de incluir políticas de teletrabajo, horarios escalonados o días diferidos, deben constituir nuevas herramientas para mejorar la movilidad.

Hay, en esto, un desafío consistente y permanente en todos los ámbitos urbanísticos que permita elevar el estándar de exigencia sobre la base de la sostenibilidad.

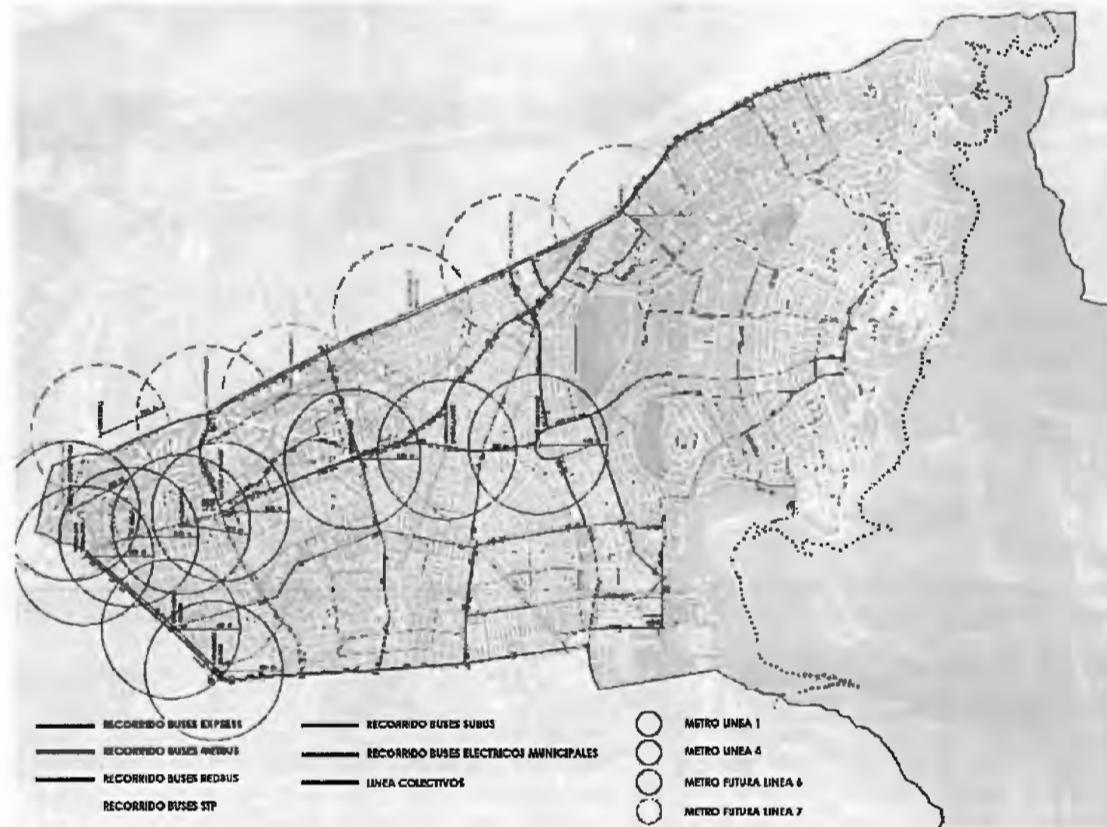
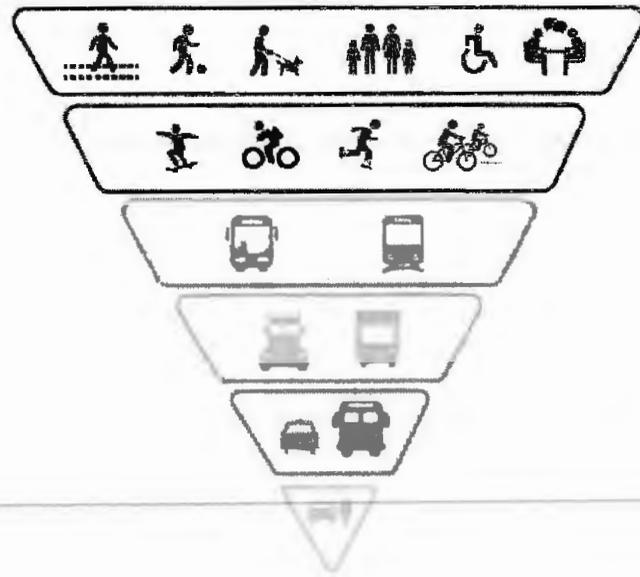


Figura N° 41  
Servicios de Transporte Público

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

El impacto sobre la estructura urbana disminuirá en la medida que estos desplazamientos sean estimulados para contribuir a movimientos con menor huella ambiental, adecuando la infraestructura para el modo peatonal, los modos no motorizados, el transporte público y relegando al último lugar al modo de transporte privado. Debemos invertir la pirámide en que el modo de desplazamiento en automóvil pierda su posición dominante y comience a ceder el espacio apropiado a los nuevos modos.

Figura N° 48  
Pirámide Invertida de Movilidad Sustentable



Fuente: Rodas M., J.C. (editor), 2018. Síntesis del Plan Maestro de Espacio Público de Bucaramanga. Editorial Universidad Pontificia Bolivariana. Colombia, p. 93.

Tabla N° 2  
Número de Vehículos en Circulación Motorizados y No Motorizados - 2022

LAS CONDES		
Total	Motorizados	No Motorizados
120.942	119.842	1.100

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas. En: <https://www.ine.gov.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/permiso-de-circulacion>.

## F08.- Información de Accidentes de Tráfico

Respecto a seguridad vial, en base a las cifras informadas por la Comisión Nacional de Seguridad (CONASET), considerando el año 2022. Las Condes tiene los siguientes índices: 1,7 víctimas mortales en siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes; y, 77,67 lesionados en siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes. Dentro de los siniestros se consideran tanto choques como atropellos. Las lesiones, a su vez, se subdividen en graves (28,4%), menos graves (5,7%) y leves (65,9%). Algunos de ellos, son muestra de prácticas tales como, la falta de respeto a las normas de tránsito, circulación en exceso de velocidad, conducción bajo la influencia de alcohol, entre otras. Si bien la cifra ha disminuido respecto a años anteriores, resulta importante identificar los puntos críticos donde se registran una concentración de siniestros, para revisar si se pueden realizar mejoras que aumenten la seguridad vial y reduzcan los accidentes de tráfico en la comuna.

Tabla N° 3  
Número de Vehículos en Circulación por Uso, 2022

COMUNA	TIPO DE USO	TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD
	Transporte Particular y Otros	Automóvil	99.062
		Camión	1.139
		Vaneta	771
		Camioneta	1.400
		Motocicleta	4.576
		OTROS	11
LAS CONDES	Transporte Público	Otros sin Motor	950
		Tranvía	100
TOTAL	Transporte de Carga	Tanque Colectivo	36
		Tanque Individual	10
		Minibus, Transporte Colectivo	632
		Autobús Colectivo	10
		Camión Simple	521
		Vaneta	10
		Tractor Agrícola	10
		Motocicleta	10
		Bicimotor y Semitractor	150

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas. En: <https://www.ine.gov.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/permiso-de-circulacion>.

Tabla N° 4  
Siniestros de Tránsito en la Región Metropolitana, Comuna de Las Condes – 2022

Comuna	Siniestros Totales (N°)	Muertes (N°)	Heridos y/o Lesionados (N°)				Índice de Severidad
			Graves	Menos graves	Leves	Total	
Las Condes	616	5	65	13	151	229	0,81

Fuente: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET). En: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2023/06/Metropolitana-20221.pdf>, p. 9.

## F09.- Viajes

Según datos de la EOD - Encuesta de Origen y Destino de Viajes 2012 de Santiago (no existe otra posterior), Las Condes tiene una tasa de motorización de 1,31 vehículos por hogar, y genera y atrae aproximadamente 1.058.000 de viajes diarios en temporada normal día laboral. Estos total de viajes refieren a 192.900 (18,2%) en transporte público (Bip, Taxi colectivo, Bus urbano no integrado); 576.000 (54,4%) en modo privado (Automóvil, Taxi básico, Motocicletas); 259.800 (24,5%) en modo no motorizado (Caminata, Bicicleta); y 29.900 (2,8%) en otros modos (Furgón Escolar, Bus Institucional, combinación público—privada).<sup>36</sup>

Para el mismo año, el motivo de los viaje son:

- 31,7 % se transporta a Trabajar (335.600 viajes)
- 16,4 % se transporta a Estudiar (173.400 viajes)
- 51,9 % Otros (549.700 viajes, salud, visita a alguien, buscar o dejar, despacho, compras, trámites, recreación, otros).

La información permite observar la movilidad de los usuarios del transporte público, separándose en aquellos que utilizan Metro y RED.

Existen 10 estaciones de Metro y las con mayor afluencia son:

- Manquehue: 86.722 personas
- Tobalaba (Línea 1 y Línea 2): 85.692 personas
- Escuela Militar: 56.041 personas
- Los Dominicos: 43.563 personas

La movilidad de los usuarios de Metro se centra en el eje Apoquindo, desde Tobalaba hasta Los Dominicos, siendo las zonas con mayor afluencia: el Distrito Financiero, Barrio El Golf y Barrio Nueva Las Condes. Los establecimientos educacionales y centros comerciales ubicados en la comuna también son focos de afluencia de usuarios del Metro, encontrando concentraciones altas en las zonas aledañas a los centros comerciales Alto Las Condes, Mall Sport, Parque Arauco, Casona Universidad Andrés Bello y la zona de universidades y colegios ubicada en San Carlos de Apoquindo.

El uso de los buses RED está vinculado directamente a las estaciones de Metro, siendo nodos de gran flujo e intercambio modal. Por el eje Apoquindo existe una concentración de viajes entre El Golf y Av. Américo Vespucio. Entre las calles Flor de Azucena y Presidente Piñera (ex Cuarto Centenario) se produce una concentración de viajes ligados al barrio de oficinas Nueva Las Condes. El eje de Av. Las Condes presenta una alta demanda entre Av. Las Tranqueras y Estoril, siendo una intersección relevante Av. Padre Hurtado con Av. Las Condes. En el Parque Los Dominicos también se produce una alta afluencia que se enlaza con Av. Padre Hurtado Sur y las zonas de Colón Oriente y Villa Unión de Cooperativas, donde el uso del transporte público está asociado tanto a desplazamientos fuera del sector, como de vuelta al mismo.

<sup>36</sup> Sin perjuicio de la existencia de una nueva EOD, el Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDESU) lanzó en agosto de este año la Encuesta de Movilidad de Santiago (EMS 2024). <https://www.cesdu.cl/wp-content/uploads/2024/08/13/21/Encuesta-de-Movilidad-de-Santiago-2024-13-08-2024.pdf>. En la conclusión de esta encuesta se realizó un estudio de movilidad que es posible que sea actualizado sobre la población de movilidad urbana en Santiago a un nivel relativamente bajo. Esta encuesta es una encuesta (al menos de manera puntual) el valor de cada parámetro de una encuesta Origen-Destino de Santiago o más de una encuesta. Los resultados permiten interpretar las tendencias actuales en el comportamiento de la movilidad y su utilidad para la planificación urbana, así como que no solo se ha trabajado en términos de contar con datos que permitan mejorar la calidad de vida de los habitantes, sino que también se ha trabajado en la metodología propuesta para mejorar de manera más efectiva la política pública.

Los resultados revelan un aumento considerable en el uso del automóvil, las motos y los ciclos, en comparación con la EOD 2012. Al mismo tiempo, se observa una disminución en el uso del transporte público a pesar del crecimiento en la utilización del metro. Este fenómeno se explica principalmente por la expansión de la red de este modo. La EMS 2024 también resalta la necesidad de nuevos modos de transporte, como las bicicletas eléctricas y los scooters, subrayando la necesidad de una planificación urbana que contemple la integración de estos modos en la infraestructura existente. Además, la encuesta identifica barreras importantes para el uso de la bicicleta, tales como la percepción de inseguridad y la falta de infraestructura adecuada en ciertas áreas clave para fomentar estas opciones. Destaca el aumento en el uso de los bicicletas en contextos de desplazamiento y su correlación con el aumento de la infraestructura de calidad en ellas, lo que sugiere la necesidad de proveer de infraestructura ciclista adecuada en sectores de alta densidad de usuarios.

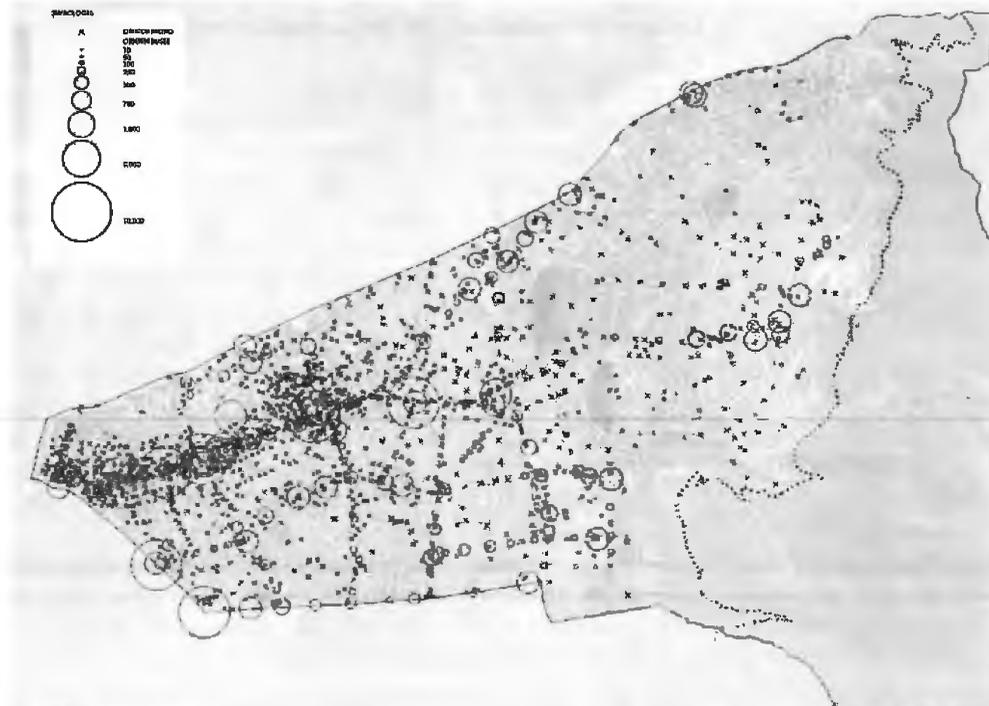


Figura N° 49  
Origen Pasajeros Metro y RED



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a Encuesta Origen Destino 2012.  
Figura N° 50  
Destino Pasajeros Metro y RED

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a Encuesta Origen Destino 2012.

## F10.- Información y Telegestión de Servicios Municipales

Con el propósito de contar con sistemas de información y datos online del estado de confort que ofrece la infraestructura comunal y actuar eficientemente para corregir los problemas que presenta, el municipio ha finalizado la primera etapa del proyecto que contempla la instalación y puesta en marcha de una red de comunicación inalámbrica comunal que permita la interconexión entre diferentes dispositivos electrónicos los cuales son capaces de gestionar remotamente (Telegestión) servicios municipales, tales como luminarias públicas, riego de parques, estacionamientos, retiro de residuos, contaminación ambiental, temperatura, humedad y presión atmosférica, congestión vehicular y ruido.

Estos sensores, son capaces de medir diferentes parámetros, los cuales son enviados a través de la red de comunicación hasta llegar al servidor central. El servidor almacena, procesa y analiza información directa del espacio público, mejorando la gestión municipal.

Los servicios municipales telegestionados son:

- Luminarias Públicas.
- Estacionamientos Superficiales.
- Controlador de riego (en proceso).
- Sensores Ambientales, de temperatura, humedad y presión ambiental.
- Sensor de Congestión Vehicular.

Más de 17 mil sensores se han instalado en luminarias públicas, permitiendo encender y apagar cada una, cambiar su nivel de potencia lumínica, programar un perfil de funcionamiento y captar variables eléctricas de la luminaria.

En los estacionamientos superficiales se han instalado más de mil sensores distribuidos en 36 zonas de estacionamiento; se encuentran montados sobre la superficie del estacionamiento y detectan la presencia de un vehículo encima de ellos. La información se cruza con el sistema de operación de la concesión, aportando tiempos de ocupación e informando la cantidad de plazas disponibles y su ubicación a los usuarios.

También existe en fase de prueba un controlador de riego, que permite accionar las electroválvulas de una plaza, estableciendo horario de inicio y duración de éste; posee flujómetro para medir el caudal o flujo de agua que está siendo consumida. Si la fase de prueba resulta se espera telegestionar más de 80 plazas comunales.

Existen sensores de congestión vehicular, que permiten obtener la cantidad y la velocidad promedio de los vehículos

que circulan por una calle específica. De este modo se puede determinar el estado de la congestión vehicular (fluido, medio o denso), también los horarios punta y cómo ha ido variando el flujo relacionado a eventos de gran escala.

Otro grupo de sensores están relacionados con temas medioambientales, compuestos por:

- Sensor de Ruido: Obtiene la intensidad del ruido ambiental expresado en decibeles.
- Sensor de Contaminación: Mide la concentración de pequeñas partículas asociadas a la calidad del aire del medio ambiente.
- Sensor de Temperatura: Mide la temperatura, la humedad y la presión del medio ambiente.

Existen 192 sensores de ruido instalados en el territorio urbano comunal.

Se busca ampliar la red de sensores a otros servicios municipales, como por ejemplo, el retiro de residuos de los basureros instalados en las aceras de las vías, plazas, parques, permitiendo determinar el estado de llenado del basurero, y con esto se puede optimizar el recorrido del camión que va recogiendo para llevar a botadero.

A la fecha se han instalado 100 postes inteligentes con varios dispositivos que contribuyen a mejorar la seguridad de diversos sectores de la comuna. Los postes están equipados con WI-FI, un botón de pánico, cámaras de vigilancia de alta resolución, megáfonos y conectores USB.

Ello se complementa con la entrada en operación de 3 zonas gratuitas de WI-FI en comunidades vulnerables de Las Condes: Colón Oriente, Villa San Luis y Villa La Escuela.

Los resultados del diagnóstico de Transporte y Movilidad, que considera la infraestructura vial y sus intersecciones relevantes, la infraestructura destinada al modo ciclos, el servicio de transporte público en sus diferentes modos, el transporte privado, la movilidad, los accidentes del tráfico rodado, los viajes y los servicios de información y telegestión, se expone a continuación por medio de sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

### Fortalezas:

- La zona al poniente de Av. Padre Hurtado presenta una excelente oferta de transporte público, con dos

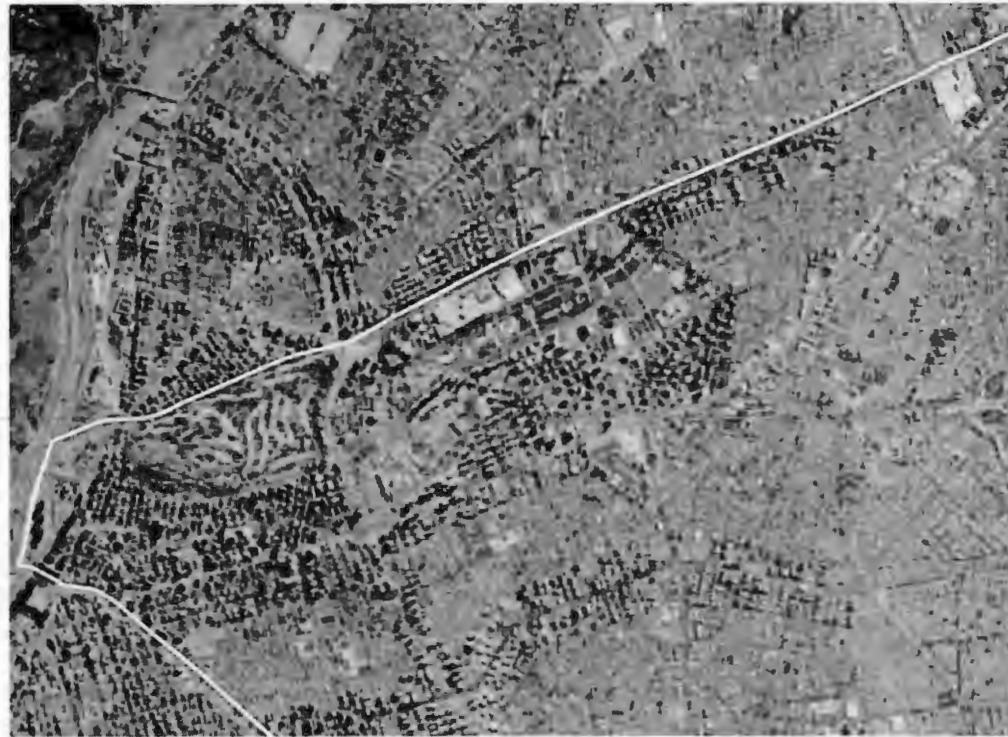


Figura N° 51  
Áreas de Estacionamiento Público con Sensores Instalados

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Infraestructura y Servicios Públicos

- líneas (1 y 4) de Metro en operaciones y la ejecución de una tercera línea (7) y una importante flota de buses RED que circula por las principales vías con sentido oriente – poniente, tales como: Av. Apoquindo, Av. Las Condes, Av. Cristóbal Colón y Av. Francisco Bilbao, también operan en el sentido norte – sur por Av. Tobalaba, Av. Américo Vespucio, Av. Padre Hurtado.
- Existencia de un servicio de transporte público Municipal de buses y gratuito, para satisfacer demanda de zonas excluidas del sistema de transporte metropolitano.
- Existencia de oferta de transporte modo ciclos (bicicletas y scooter eléctricos) con espacios habilitados para los efectos en diferentes sectores de la comuna.
- Existencia de zonas para paradas el modo de transporte taxis básicos y taxis colectivos.
- Baja ocupación de estacionamientos de vehículos en calzadas junto a zonas de baja velocidad (30 km/h).
- Existencia de estacionamientos subterráneos licitados y concesionados por el Municipio,
- Red de ciclobandas y ciclovías, que estimula y fomenta el uso de modos de transporte sostenibles.
- Programa CicloRecreoVía, que potencia el uso deportivo recreacional de la bicicleta e incentiva la realización de actividades familiares.
- Satisface los indicadores del CNDU respecto de las distancias a paraderos de transporte público mayor y, del porcentaje de población dentro del área de influencia de la red de transporte público mayor.
- El mobiliario urbano asociado a paradas de buses cuenta con una imagen característica desarrollada por el municipio e incorpora elementos de información y control, para contribuir a la experiencia de seguridad.
- Existencia de una amplia gama de cámaras de circuito cerrado de televisión y sensores, que permiten el control en el espacio público y la prevención de los delitos.
- Bajo nivel de siniestros con relación al parque automotriz existente y a los viajes generados hacia y

- fuera de la comuna como al interior de ésta, lo que se refleja en el bajo número de víctimas fatales.
- Creación del Centro de Monitoreo Urbano.
- Existencia de programas de telegestión de servicios públicos, tales como: luminarias, estacionamientos, riego, congestión y condiciones climáticas extremas.

#### Oportunidades:

- Materialización de la operación de la Línea 6 y 7 de Metro, que posibilitará disminuir la cantidad de viajes en automóvil hacia y fuera de la comuna.
- Materialización y operación del Teleférico Bicentenario, permitiendo disminución de viajes en automóvil hacia y fuera de la comuna.
- Elaboración, y ejecución de Terminal Intermodal Escuela Militar.
- Proyecto Línea O de Metro destinado a la localización en todas estaciones de la red del ferrocarril metropolitano, de estacionamientos y sistemas para acoger el modo de transporte en bicicleta.
- Evolución de la tecnología de información y la inteligencia artificial para la aplicación en la operación de los servicios públicos y prevención de acciones no deseadas.
- Evolución de los efectos del cambio climático, pues permite aumentar la toma de conciencia respecto de los gases efecto invernadero y del consumo responsable hídrico, para generar cambios conductuales.

#### Debilidades:

- El sistema vial comunal está acondicionado para privilegiar el modo automóvil privado y taxis básicos, con poco énfasis en los otros modos de transporte.
- Baja cobertura de ciclovías, generando el uso de las aceras y fricción con los peatones.
- Escasa integración de las ciclovías existentes con la red intercomunal de éstas, en especial, en la continuidad con la comuna de Providencia y de Vitacura.
- Existencia de aceras de anchos significativos, bandejones y platabandas de áreas verdes, que atraen para el aumento de pistas de automóviles y estacionamientos.
- Ausencia de segregación espacial de corredores de buses en ejes comunales.
- Déficit de intercambiadores modales de transporte.

- Déficit de intercambiadores modales de transporte.
- Imposible integración del sistema de transporte público Municipal con el sistema de transporte metropolitano, producto del modelo de concesión.
- Zonas al oriente de Av. Padre Hurtado sin cobertura del transporte público metropolitano.
- Inexistencia de zonas para terminales de buses, generando sectores de espera en las principales vías de la comuna.
- Baja fiscalización del modo de transporte ciclos (motos, bicicletas y scooter), lo cual se traduce en ocupación extensiva del espacio público, especialmente, aceras, para estacionamientos.
- Autorización de electrolineras en calzadas y con calzadas especiales para estacionar automóviles eléctricos.
- No se cumple con el estándar mínimo de tiempo de viaje en transporte público durante la hora punta de la mañana, por exceso de viajes internos en automóvil privado.
- Escasa información de la frecuencia y horario de los recorridos de buses.
- Falta cobertura de refugios peatonales en parada de buses.
- Imposibilidad de gestionar la red de semáforos desde el centro de operaciones municipales.
- Escasa integración de las unidades municipales para enfrentar con un solo criterio las acciones asociadas a la red vial y las mitigaciones de los proyectos inmobiliarios.

#### Amenazas:

- Que se mantenga el enfoque municipal de privilegiar la oferta vial para los desplazamientos en automóvil, aumentando las calzadas, para evitar la baja de velocidad y el reclamo de los conductores.
- Crecimiento del parque automotriz en el área metropolitana de Santiago y, en la comuna, producto de los altos ingresos de la población ésta, tasa de automóviles por vivienda superándose anualmente.
- Creciente aumento del parque automotriz de modos de transporte asociados a aplicaciones, tales como: Uber, Cabify, Easy Taxi y otros, con escasa regulación y generando alto impacto de congestión en las zonas que operan.

- Creciente aumento del parque de motos y motocicletas, generando fricción con los modos de transporte público, automóvil privado, bicicletas, scooter y peatones.
- Creciente aumento de transporte logístico asociado al comercio de las comidas rápidas y cocinas fantasmas que usan el formato delivery y las grandes tiendas y supermercados con la denominada logística de la última milla.
- Aumento del uso de las bicicletas y ciclos, incrementando la demanda de espacio que compromete áreas en aceras y paseos peatonales.
- Aumento de las tasas de accidentabilidad tanto en las calzadas, como en las aceras y paseos, por el aumento progresivo del uso de ciclos sobre una infraestructura en espacio público no adecuada y de baja calidad.
- Políticas de transporte público de carácter sectorial que no considera las realidades locales.
- Proyectos de transporte que se deciden en esferas sectoriales de escala metropolitana y/o nacional, tales como los que lleva adelante el Ministerio de Obras Públicas, a través de su Dirección de Concesiones y la empresa Metro.
- Implantación de infraestructura de mobiliario urbano de características uniformes para la red de transporte público y de imagen corporativa del sistema RED, que desconoce la imagen urbana local.
- Falta de adecuación del espacio público en las áreas de influencia inmediata de las nuevas estaciones de Metro de la futura Línea 6 y Línea 7, ya que constituirán intercambiadores de pasajeros del sistema Metro a bus.
- Aumento progresivo de la contaminación ambiental, la producción de gases de efecto invernadero y el cambio climático por el aumento de las tasas de motorización.



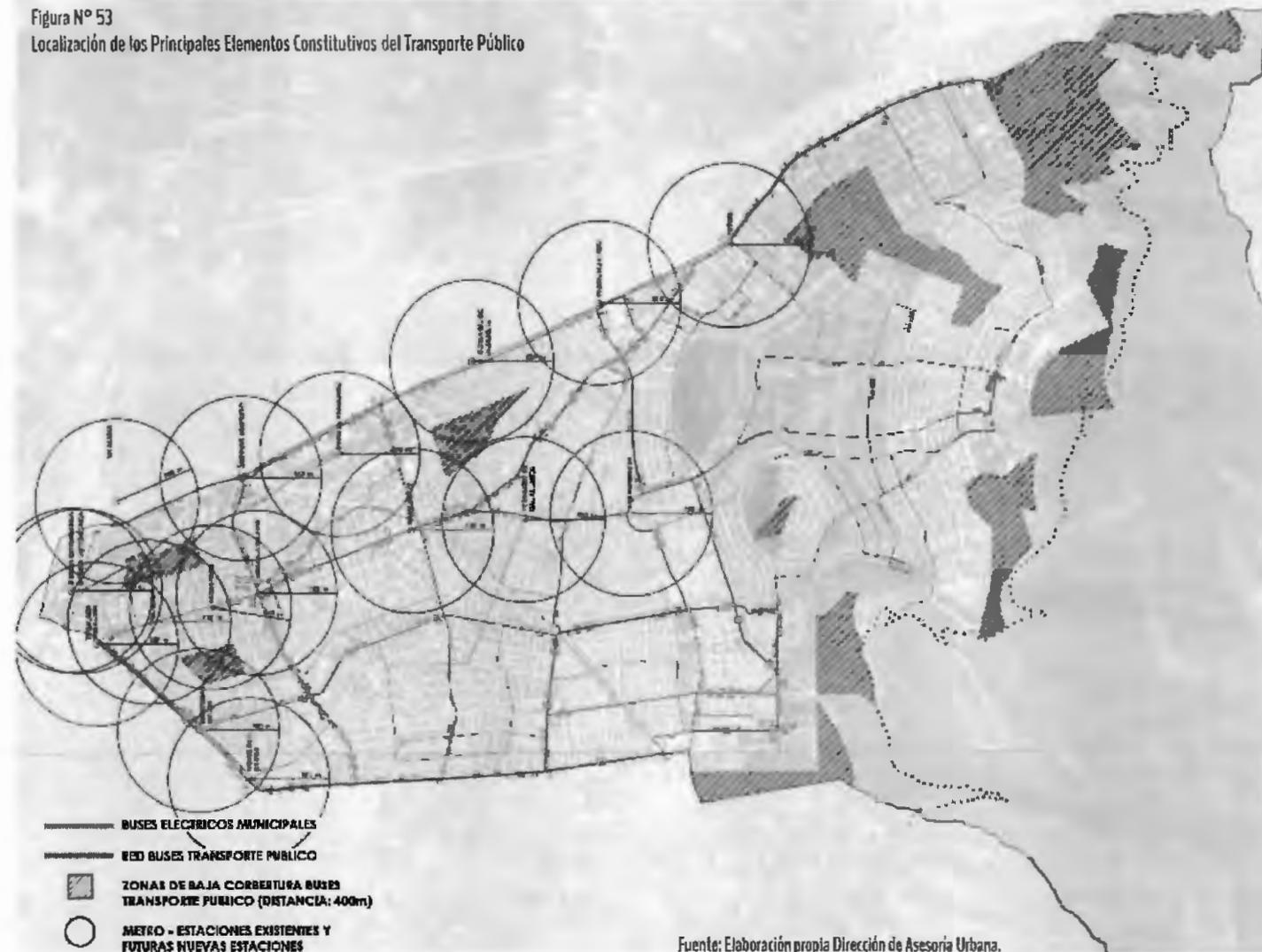
Figura N° 52  
Ubicación de los Sensores de  
Ruido en el Territorio Urbano  
Comunal

Fuente: Municipalidad de Las Condes,  
Dirección de Infraestructura y Servicios  
Públicos

- Pérdida de valor en los activos inmobiliarios, pérdida de competitividad y deterioro del espacio público por la demanda creciente de espacio para la movilidad.
- Escasa conciencia en la comunidad del costo social que implica el uso del automóvil.
- Alta popularidad de las políticas que aumentan la oferta vial y dan solución a la congestión del modo automóvil.
- Valoración e incentivo a las grandes obras urbanas de vialidad que mejoran la fluidez del tráfico, con un fuerte incentivo en el uso exclusivo del automóvil.

La Figura N° 53 ofrece aspectos que caracterizan el análisis del modo transporte público. A modo de ejemplo, las áreas de influencia de las estaciones de Metro provocan altos grados de fricción con otros modos de transporte, sin embargo, por su localización, posibilitan la elaboración de políticas que tiendan a desincentivar el uso del automóvil privado.

Figura N° 53  
Localización de los Principales Elementos Constitutivos del Transporte Público



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



En este acápite de patrimonio e edificaciones se diagnóstica un ámbito que influye directamente en la imagen urbana comunal y el rol de este territorio en la prestación de servicios intercomunales y metropolitanos en algunos de sus aspectos, tales como educación, salud, deportes, comercio y servicios públicos entre otros.

**G01.- Monumentos e Inmuebles Históricos**

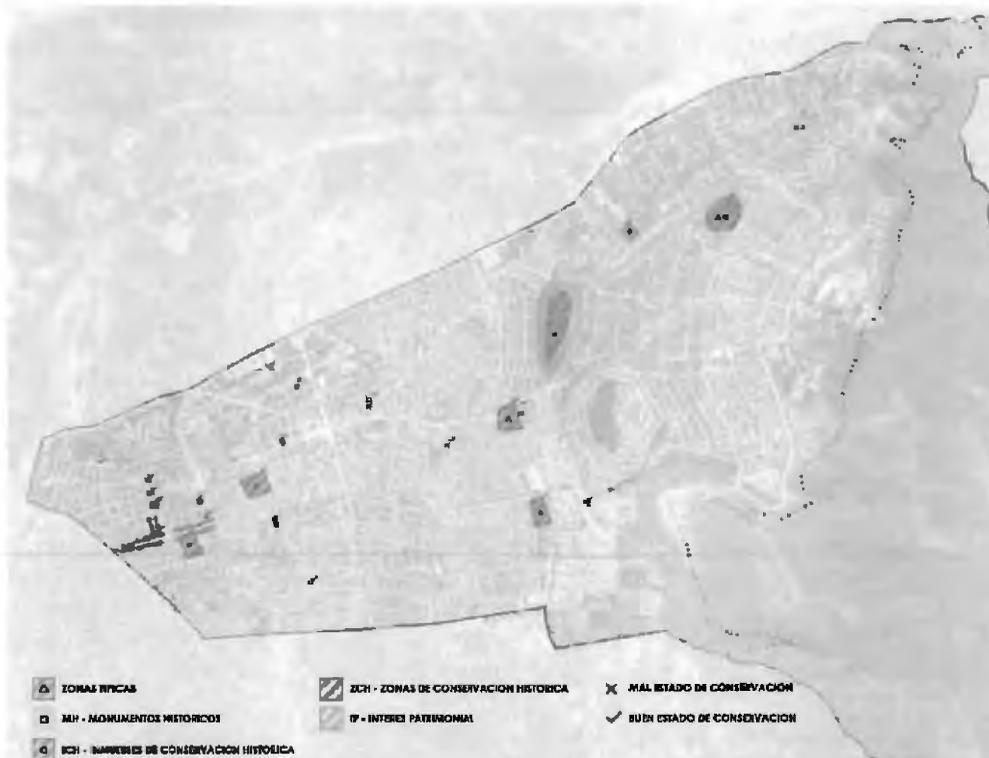
Los inmuebles y zonas que se encuentran bajo protección oficial, tanto por la Ley N°17.288, de Monumentos Nacionales como por el Decreto N°158, Ley General de Urbanismo y Conservación, son los grandes legados que esta comuna ofrece a la cultura metropolitana, puesto que ellos no solo dan cuenta de un pasado valorado desde un punto de vista arquitectónico o urbano, sino también de la historia del asentamiento humano en el Valle de Santiago y su evolución. Existen en el territorio comunal dos Zonas Típicas y siete Monumentos Históricos, mayoritariamente en buen estado de conservación, con excepción de la Villa Ministro Carlos Cortés (Villa San Luis), en la cual se levantará un Museo de Sitio. Todos estos inmuebles y zonas se encuentran bajo la tuición del Consejo de Monumentos Nacionales, quien ha de velar por su protección y salvaguarda.

También la comuna se puede sentir orgullosa de contar en su territorio con quince Inmuebles de Conservación Histórica y dos Zonas de idéntica denominación, protegidas y reguladas con acuerdo al artículo 60

de la LGUC, debiendo velar por su protección y salvaguarda el Ministerio de Vivienda y Urbanismo a través de la Secretaría Regional Ministerial Metropolitana de esa cartera.

Sin perjuicio de lo anterior, estas áreas e inmuebles posibilitan establecer circuitos patrimoniales incluyendo zonas comerciales y de servicios, a las cuales se agrega un importante inventario de arquitectura moderna, que ayuda al crecimiento de la actividad turística, gastronómica y hotelera de la comuna.

Figura N° 54  
Patrimonio Urbano Arquitectónico



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

## G02.- Estructura de Barrios

La estructura urbana comunal también representa un patrimonio presente, pues está integrada por un mosaico de barrios residenciales, compuestos de unidades habitacionales reconocibles, dotándolos de características e imagen urbana particular. Tales como la ubicación en la trama, vistas, trazado de calles, superficie predial, densidad, espacios públicos singulares, plazas, arbolado, edificaciones, entre otras. Barrios como Presidente Errázuriz, Vaticano, San Pascual, La Capitanía, Latadía, Roncesvalles, Renacimiento Italiano, Los Dominicos, Cooperativas, entre otros. Es por ello por lo que existe un interés comunal en proteger esa identidad de barrio.

Una forma de reconocer esta particularidad se encuentra en la división del territorio comunal en 25 Unidades Vecinales, de la C-1 a la C-25. Las cuales están conformadas por 57 Juntas de Vecinos.

## G03.- Edificaciones e Infraestructura

Las Condes se caracteriza por contar con una amplia red de equipamiento, tanto públicos como privados, asociados a

distintos servicios destinados a vecinos y visitantes de la comuna, presentado adecuada cobertura para el acceso de la comunidad a las distintas edificaciones e infraestructuras públicas asociadas a los usos de educación, culto, cultura, deporte, salud y servicios públicos.

Existen 66 establecimientos educacionales de enseñanza escolar, de los cuales 8 son colegios municipales, 3 concesionados y 2 centros de aprendizaje, el resto comprende a la educación preescolar, básica y media de instituciones privadas. Además, esta la presencia de 11 universidades, de las cuales una es de carácter público. Se enrojan 34 centros de culto, tanto de la iglesia católica como de otros credos religiosos; 11 espacios culturales de carácter municipal; 12 galerías y salas de arte privadas; 13 establecimientos deportivos municipales y 14 privados; 14 centros de salud pública; 1 establecimiento de salud público-privado, la Clínica Cordillera; 9 centros de salud privada; 17 centros comerciales; 22 supermercados; 18 edificios asociados a servicios públicos y municipales; 11 centros comunitarios y círculos de encuentro; 4 comisarías, de las cuales, dos, están destinadas a tareas específicas; 2 compañías de bomberos; una fiscalía; y, 57 Juntas de Vecinos.

Figura N° 55  
Establecimientos Educativos Públicos y Universidades

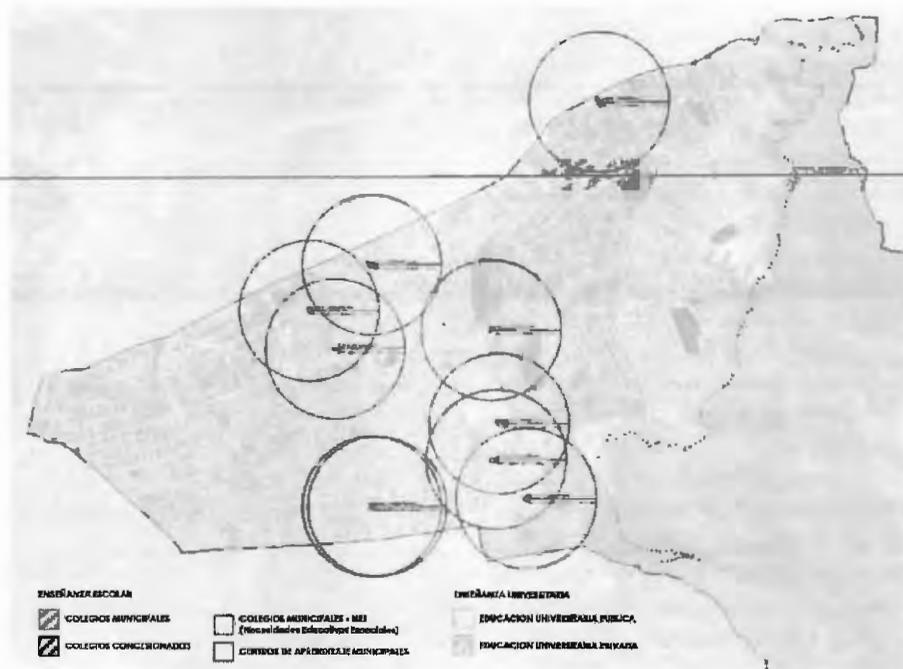
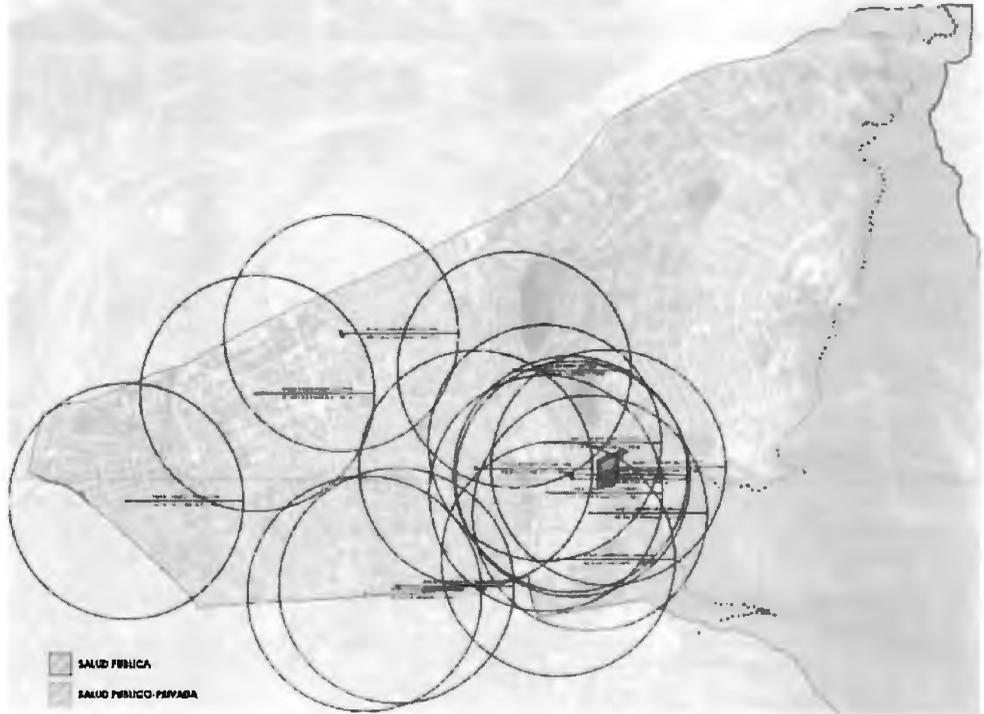




Figura N° 56  
Establecimientos Deportivos

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 57  
Establecimientos de Salud Pública y Público – Privada



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

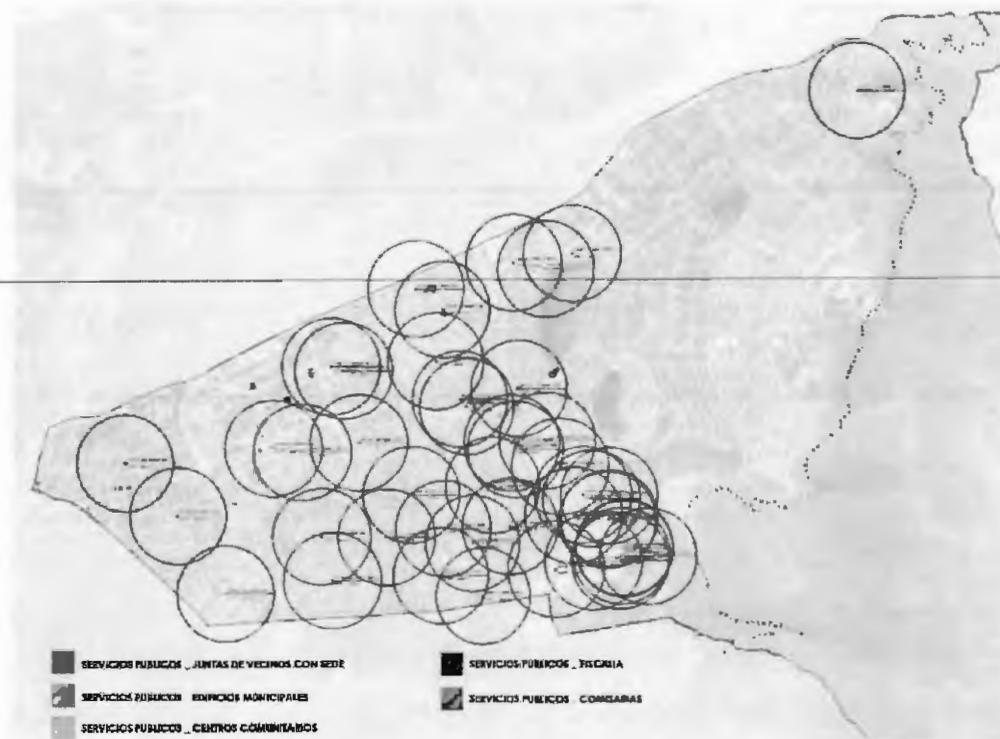
La síntesis de los resultados del análisis estratégico correspondiente al acápite patrimonio y edificaciones expresado en fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas es el que sigue a continuación.

**Fortalezas:**

- Existencia de Zonas Típicas y Monumentos Históricos, declarados con acuerdo a la Ley de Monumentos Nacionales, en buen estado de conservación.
- Existencia de Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica, declarados con acuerdo a la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en buen estado de conservación.
- Existencia de un importante número de edificaciones de equipamiento de distinta clase, debidamente identificadas, reconocidas y enroladas en el Plan Regulador Comunal.

- Existencia de un número importante de recintos deportivos y estadios, debidamente identificados, reconocidos y enrolados en el Plan Regulador Comunal.
- Existencia de un número importante de edificaciones construidas bajo los lineamientos del movimiento moderno de la arquitectura, que otorgan identidad a los barrios donde se localizan.
- La Zona Típica de Los Dominicos cuenta con lineamientos de intervención en fase de aprobación, lo que permitirá controlar las acciones que se lleven a cabo en ella y que no atenten contra su imagen e identidad.
- Existencia de varias edificaciones con servicios de unidades municipales en barrios, otorgando presencia del Municipio en éstos y acercando a los vecinos a los bienes y servicios que entrega.
- Existencia de un importante número de equipamiento de comercio, servicios y salud de escala metropolitana, contribuyendo al atractivo comunal.

Figura N° 58  
Servicios Públicos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

- Alta participación ciudadana, expresada por medio de la existencia de 57 Juntas de Vecinos legalmente constituidas en 25 unidades vecinales.
- Importantes actividades de carácter artístico y cultural, tanto públicas como privadas, que aportan al atractivo comunal.
- Imagen urbana consensuada con los vecinos y los diferentes actores, otorgándole legitimación a la preservación de los barrios y las zonas de equipamiento.
- Edificaciones municipales con destino educación, cultura, deportes y salud de alto estándar y equipamientos tecnológicos avanzados y actualizados.
- Programas municipales orientados al desarrollo vecinal y mejoramiento de barrios y viviendas.

**Oportunidades:**

- Actualización del instrumento de planificación territorial de escala comunal.

- Traslado hacia esta comuna de las casas matrices de las principales empresas que transan en la Bolsa de Comercio.
- Aumento sostenido de turistas y visitantes, nacionales y extranjeros, que utilizan los equipamientos de hostelería.
- Puesta en marcha de proyectos inmobiliarios, como el Mercado Urbano Tobalaba, e inicio de otros, nueva casa matriz del Banco Santander.
- Existencia de variada oferta gastronómica entorno a zonas de alto atractivo arquitectónico y urbano.
- Creciente valoración del patrimonio ambiental y arquitectónico como recurso económico..
- Interés de artistas plásticos de reconocido prestigio, por destinar sus edificaciones para exposición de sus obras.
- Demanda por espectáculos y eventos de alta calidad, para diversos niveles etarios, en recintos habilitados para ello y al aire libre.

#### Debilidades:

- Inexistencia de una política municipal para la puesta en valor de las edificaciones, zonas con declaratoria especial y áreas de valor ambiental, que existen en la comuna.
- Escaso marco regulatorio que posibilite la salvaguardia de las edificaciones y los incentivos para su mantención.
- Imposibilidad de invertir recursos municipales y/o públicos en edificaciones o bienes privados.
- Falta de integración entre las unidades municipales que deben velar por las edificaciones destinadas a equipamientos de educación, cultura, deporte y salud con los planes de la unidad que vela por la salvaguarda del patrimonio natural y construido de la comuna.
- Déficit de edificaciones de equipamiento cultural, deportivo y de salud, en especial, en el área sur poniente.
- Carencia de recursos profesionales con experiencia en catalogación, inventarios, salvaguarda y gestión del patrimonio arquitectónico y urbano.
- Falta de programas de apoyo y financiamiento para la conservación de las edificaciones declaradas patrimonio.
- Programas de mejoramiento barrial orientados exclusivamente a barrios vulnerables.
- Uso mono funcional de algunas de las edificaciones de equipamiento de propiedad municipal, generándose infraestructura ociosa en ciertos horarios y días.
- Falta de fiscalización de los cambios de destino de las propiedades, en especial, por la existencia de la Ley de Microempresa Familiar y, de las transformaciones que se realizan a los inmuebles con declaratoria, identificados en el

Plan Regulador Comunal, sin los correspondientes permisos habilitantes.

- Inexistencia de edificaciones para el funcionamiento de 9 Juntas de Vecinos (15%), disminuyendo las opciones de participación comunitaria y acceso a programas municipales de diversa índole.

#### Amenazas:

- Presión inmobiliaria para permitir la densificación de zonas y barrios residenciales.
- Interpretación de las normas del PRCLC que realiza la SEREMI Metropolitana MINVU, en especial, de aquellas que buscan la salvaguardia de las edificaciones y equipamientos.
- Existencia de la Ley de Microempresa Familiar, que deja sin efecto las regulaciones del uso del suelo contenidas en el Plan Regulador Comunal y, posibilita la incorporación de actividades no deseadas al interior de los barrios.
- Incorporación de nuevos destinos a las propiedades y daño a las configuraciones originales.
- Traspaso de los establecimientos educacionales municipales al Departamento Provincial de Educación Oriente.
- Presión por eliminar la protección oficial de inmuebles y zonas con declaración patrimonial e identificadas en el Plan Regulador Comunal.
- Ventas sucesivas de los inmuebles y transformaciones que dañan su aspecto original.
- Estigmatización de los barrios populares.
- Falta de valoración por la comunidad de los esfuerzos de conservación y la necesidad de apoyo compensatorio a dicha tarea.
- Baja percepción de la comunidad respecto del valor que representan las edificaciones y zonas que otorgan la identidad comunal y la memoria del desarrollo urbanístico comunal.
- Flujos vehiculares de alta velocidad en zonas residenciales y presión para destinar calzadas de éstos a los estacionamientos de superficie en el espacio público.
- Deterioro de los espacios públicos producto de la mono funcionalidad de algunos sectores comerciales y de servicios.
- Tercerización de los servicios y atenciones a la comunidad, con la consiguiente pérdida del vínculo que otorga el trato directo con la comunidad y la sensibilidad respecto de las necesidades y prioridades.



La comuna de Las Condes, según el CENSO 2024, tiene una población de 343.632 habitantes, presentando un incremento de 16,55% con relación al censo anterior. Este incremento demanda mayor cantidad de servicios y bienes públicos, pero, en especial, lugares de residencia. En consecuencia, el diagnóstico de este tópico versa no sólo respecto de la cantidad de población residente, sino también incorpora variables de densidad comunal, distribución porcentual de los grupos socioeconómicos y, la caracterización de la misma, en especial, de grupos particulares.

### H01.- Cantidad

Los datos utilizados en este diagnóstico corresponden al CENSO 2017, puesto que este Plan en su versión original estuvo finalizado en el año 2021 y, posteriormente, su actualización en el año 2024, previo a la entrega de los resultados del reciente censo por parte del INE.

Los datos de 2017 sitúan a la comuna en el noveno lugar de aquellas más pobladas del país. La población de 2017, según rango etario, se distribuía de la siguiente forma:

- 0-14 años : 45.019 (15,27%)
- 15-29 años : 68.674 (23,9%)
- 30-44 años : 64.262 (21,8%)
- 45-64 años : 70.872 (24,04%)
- 65 o más : 46.011 (10,79%)

Un antecedente interesante entrega la Tarjeta Vecino, pues en ella el rango etario correspondiente a adultos y personas mayores, representan casi el 50% de la población asociada. Además, las personas mayores, representan el mayor porcentaje de población en 16 de las 25 unidades vecinales, lo que da cuenta del envejecimiento poblacional y, por tanto, requiere de una mayor y mejor oferta de bienes y servicios que proporciona el Municipio.

La población comunal según sexo, corresponde a 135.917 hombres y 158.921 mujeres, lo que otorga un índice de masculinidad de 85,5 hombres por cada 100 mujeres.

### H02.- Densidad

La densidad poblacional es de 2.977,03 hab/km<sup>2</sup>, considerando la superficie total de la comuna, que alcanza a los 99,4 km<sup>2</sup>. Esta superficie considera tanto el área urbana (43,98 km<sup>2</sup>) como el área de protección del medio ambiente natural (52,02 km<sup>2</sup>). Si se considera solo el área urbana comunal, la densidad poblacional es de 6.703,9 hab/km<sup>2</sup>.

La política de densificación comunal se encuentra establecida en el Plan Regulador Comunal y deriva de la estrategia de concentración de la densidad en los sectores de mayor capacidad vial para accesibilidad, protegiendo parte importante de la superficie comunal correspondiente a los distintos barrios con una densidad equivalente a la existente. La densidad bruta promedio comunal en el IPT es de 153,55 hab/há.

### H03.- Grupos Socioeconómicos

La estratificación socioeconómica, con acuerdo a la metodología del Banco Mundial, al año 2015, en la comuna existían 482 hogares en situación de pobreza (monetaria), correspondiente al 0,5% del total de hogares; 1.829 hogares (1,9%) vulnerables; los hogares de clase media alcanzaban al 27,1% (24.972 hogares); y, el 70,4% (67.795 hogares) de altos ingresos. Los datos precedentes se asociaron a los Grupos Socioeconómicos propuestos por la Asociación de Investigadores de Mercados (AIM).

En el 2018 la AIM realizó una desagregación a la caracterización por grupo socioeconómico, segmentando el grupo ABC1, en AB, C1a y C1b. El perfil por grupo socioeconómico en 2023, para la comuna de Las Condes, propuesto por la AIM, es el siguiente: AB con el 19,83%; 36,97% para el C1a; 19,16% para el C1b; 14,34% en el C2; 6,75% se ubica en el C3; el D con 2,78%; y, finalmente, el 0,17% del grupo socioeconómico E.<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Asociación de Investigadores de Mercados (AIM). Datos, absc en <http://www.aim.cl/>

Tabla N° 5  
Distribución de la Población Comunal por Rango de Edad y Unidad Vecinal, 2024

UV	NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES (NNA)		JOVENES 18-29 AÑOS		ADULTOS JOVENES 30-44 AÑOS		ADULTOS 45-59 AÑOS		PERSONAS MAYORES 60 AÑOS O MÁS		TOTAL
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°
C-01	1723	9,7	1863	11,0	5130	30,1	3067	20,9	4900	29,9	15.063
C-02	1264	7,9	1498	9,3	4296	25,3	2698	17,8	3987	24,4	13.743
C-03	391	2,5	1470	12,3	3203	27,6	2470	20,9	3556	30,7	11.586
C-04	889	5,6	100	0,7	311	2,4	765	5,7	158	1,4	2.063
C-05	2252	13,3	1302	7,4	1793	11,1	3322	20,5	3402	22,7	11.799
C-06	74	0,4	325	1,9	1295	7,8	208	1,3	188	1,1	2.580
C-07	165	1,1	1253	13,6	2825	27,0	2105	23,1	3323	37,0	10.471
C-08	486	2,8	176	0,7	520	2,3	200	0,8	109	0,5	1.431
C-09	1153	6,1	2323	13,6	5496	30,2	2993	17,1	3326	23,0	18.041
C-10	180	0,9	158	0,8	108	0,6	200	1,1	78	0,4	624
C-11	307	1,6	694	3,7	2127	10,9	1045	5,1	1093	5,6	7.016
C-12	100	0,5	328	1,6	108	0,5	138	0,6	247	1,2	621
C-13	1463	10,1	216	1,6	3438	28,4	3015	25,8	4015	34,1	11.119
C-14	1062	7,7	270	1,9	228	1,6	668	4,8	298	2,1	3.526
C-15	2362	17,1	387	2,8	4319	31,0	6497	47,4	6280	45,7	20.845
C-16	294	2,1	1088	7,8	186	1,3	698	5,1	1081	7,8	3.267
C-17	1001	10,1	1643	16,5	2219	22,3	2114	21,3	2951	29,7	9.930
C-18	48	0,3	90	0,5	198	1,0	81	0,4	108	0,5	525
C-19	576	4,2	687	5,0	934	6,9	893	6,6	1301	9,6	4.401
C-20	89	0,6	300	2,2	710	5,2	230	1,7	192	1,4	1.401
C-21	342	2,5	1067	7,8	168	1,2	1125	8,2	1271	9,3	4.694
C-22	1386	10,2	186	1,4	1122	8,3	71	0,5	187	1,4	3.772
C-23	3214	23,5	425	3,1	3039	22,1	5095	37,0	5091	37,0	23.191
C-24	1088	7,9	163	1,2	788	5,8	298	2,2	150	1,1	2.487
C-25	1151	8,7	706	5,2	1816	13,3	2016	14,8	2601	19,1	8.290
TOTAL	27.878	9,7	43.325	15,0	74.341	28,8	63.226	23,1	79.302	28,5	288.072

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Desarrollo Comunitario

Según los Indicadores Sociales del Reporte Comunal de Las Condes de la BCN, la Tasa de Pobreza por Ingresos (porcentaje de personas) es de 2,8. La cifra se extrae de la Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional (CASEN) realizada el año 2020, durante la pandemia. La cifra para la CASEN 2017 era de 0,2, por lo tanto, aumentó 2,6 puntos en 3 años. Respecto a la Población Carente de Servicios Básicos se señala un 2,9% de personas, y referido a Hogares Hacinados Las Condes presenta un 3,5%. Ambos datos corresponden a junio 2022.

Del análisis de los datos del Registro Social de Hogares (RSH) por Unidad Vecinal, se constata que existen diferencias significativas en la distribución socioeconómica entre las distintas áreas de la comuna de Las Condes. Las UV C-22 y C-23 presentan una mayor proporción de hogares en los tramos de mayor vulnerabilidad (40, 50, y

60). En contraste, la UV C-25 tiene una distribución más alta en los tramos 90 y 100, indicando una mayor presencia de hogares en mejor situación económica. Lo anterior, permite observar, que la comuna de Las Condes es heterogénea, lo que agrega un valor especial a ésta.

#### H04.- Caracterización

Las particularidades que se señalan a continuación refieren a aquellos aspectos demográficos que permiten analizar actuales tendencias de la población, tanto a nivel local como mundial.

##### Adultos Mayores:

El envejecimiento de la población es uno de los grandes desafíos para las políticas públicas comunales. Uno de cada cinco residentes es adulto mayor, lo que la emplaza dentro de las comunas más longevas de Chile.<sup>115</sup> Las proyecciones del INE para el año 2024 de personas 65 años y más, es de 61.746.

Según las proyecciones del Censo de 2017 al 2024, tenemos que existen 49.282 personas entre 0 y 14 años, lo que da una relación de 1,25 adultos mayores por cada niño. Si se extrapolan los datos del Diagnóstico Social Comunal, de 2019, al año 2024, existirían 13.955 personas (22,6%), que comprenderían el segmento de mayores de 80 años.

Respecto al género, un 61% de los adultos mayores corresponden a población femenina, y un 39% a población masculina.

##### Migración:

Los datos de Extranjería sitúan a Las Condes como la tercera comuna con mayor población migrante en Chile.

Figura N° 59  
Densidad de Población



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a datos INE - Censo 2017.

Tabla N° 6  
Tramos Registro Social de Hogares (RSH) según Unidades Vecinales

UV	TRAMOS REGISTRO SOCIAL DE HOGARES														TOTAL
	0% - 40%		41% - 50%		51% - 60%		61% - 70%		71% - 80%		81% - 90%		91% - 100%		
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	
C-01	89	11,07	753	5,33	117	0,00	0	0,00	0	0,00	1.076	20,15	1.431	30,77	
C-02	64	8,89	76	2,4	119	3,3	119	3,3	41	1,1	1.064	22,4	1.116	23,6	
C-03	664	16,09	140	3,64	135	3,44	26	0,6	1.227	26,0	1.916	41,74	2.171	47,17	
C-04	1.000	24,8	11	0,26	114	2,7	11	0,26	114	2,7	114	2,7	114	2,7	
C-05	944	24,11	911	2,91	148	3,5	114	2,7	514	7,93	2.785	7,07	1.242	26,7	
C-06	1.140	27,5	11	0,26	114	2,7	114	2,7	114	2,7	114	2,7	114	2,7	
C-07	753	19,56	1.000	5,78	11	0,26	114	2,7	114	2,7	1.795	3,25	1.116	23,6	
C-08	1.140	27,5	11	0,26	114	2,7	114	2,7	114	2,7	1.140	2,7	1.140	2,7	
C-09	1.140	27,5	11	0,26	114	2,7	114	2,7	114	2,7	1.140	2,7	1.140	2,7	
C-10	1.140	27,5	11	0,26	114	2,7	114	2,7	114	2,7	1.140	2,7	1.140	2,7	
C-11	64	9,01	125	3,84	91	2,31	169	4,44	165	3,84	207	7,67	116	25,19	
C-12	64	9,01	114	2,7	114	2,7	114	2,7	114	2,7	114	2,7	114	2,7	
C-13	1.200	32,32	377	5,63	111	3,4	114	2,7	114	2,7	1.000	19,51	1.651	36,03	
C-14	1.140	27,5	11	0,26	114	2,7	114	2,7	114	2,7	1.140	2,7	1.140	2,7	
C-15	1.361	35,54	717	11,65	114	3,44	114	2,7	114	2,7	1.233	26,0	1.140	24,8	
C-16	1.140	27,5	11	0,26	114	2,7	114	2,7	114	2,7	1.140	2,7	1.140	2,7	
C-17	1.037	26,29	794	5,21	76	1,9	114	2,7	114	2,7	1.605	33,5	1.605	34,6	
C-18	1.140	27,5	11	0,26	114	2,7	114	2,7	114	2,7	1.140	2,7	1.140	2,7	
C-19	251	6,77	56	1,45	54	1,32	105	2,82	107	2,65	708	17,77	393	8,63	
C-20	1.140	27,5	11	0,26	114	2,7	114	2,7	114	2,7	1.140	2,7	1.140	2,7	
C-21	763	19,32	67	1,77	51	1,41	97	2,60	67	1,8	740	17,45	116	25,19	
C-22	1.140	27,5	11	0,26	114	2,7	114	2,7	114	2,7	1.140	2,7	1.140	2,7	
C-23	1.271	33,15	1.015	10,21	1.070	11,07	1.179	12,09	1.171	12,09	2.121	44,0	1.140	24,8	
C-24	1.140	27,5	11	0,26	114	2,7	114	2,7	114	2,7	1.140	2,7	1.140	2,7	
C-25	751	19,49	95	2,67	59	1,54	110	2,91	111	2,9	1.053	22,11	711	15,37	
TOTAL	29.611	22,74	8.149	6,26	7.220	5,54	9.440	7,25	10.033	7,70	38.425	29,50	27.364	21,01	130.248

Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Desarrollo Comunitario. Datos: Registro Social de Hogares 2024 y Tarjeta Vecino 2024



Figura N° 60  
Estratificación Socioeconómica 2015

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a datos SII año 2016.

Figura N° 61  
Mapa de Calor de Localización de Adultos Mayores



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a datos INE – Censo 2017.

Con un número total de 52.783 personas, cerca de un 70% más que la cifra señalada por el Censo 2017.

Si se consideran las cifras de Extranjería, los migrantes representan un 17,9% de la población total de la comuna. Si se realiza el estimado con los datos censales, representan un 10,9% del total de los residentes.

Según el Censo 2017, el 55% de la población migrante es mujer, y el 45% es hombre. Respecto al rango etario, un 67,3% se ubica en el tramo de edad de 25 a 59 años, un 12,7% en 60 años o más, un 10,8% en el rango de 0 a 14 años, y un 9,2% en el tramo de 15 a 24 años. La edad promedio comunal es 38,3 años.

La población migrante de la comuna se concentra principalmente en los barrios de El Golf, Escuela Militar, Nueva Las Condes y Escandinavia.

Los inmigrantes procedentes de Argentina (14,2%) son la mayoría respecto a los provenientes de Latinoamérica, seguidos por Perú (12%), Venezuela (10,1%), Colombia (8,2%), Brasil (5,5%), Ecuador (2,7%), y Bolivia (2,6%). Respecto al hemisferio norte, del país que proviene la mayor cantidad de inmigrantes es España (9,4%), seguido por Estados Unidos (5,5%) y Alemania (2,3%). Según la cantidad de visas otorgadas a residentes extranjeros de Las Condes predomina el rango etario 30-64 años.

#### Pueblos originarios:

Según datos del 2017, en Las Condes 9.670 personas residentes (3,35% de la población) declara pertenecer a un pueblo originario. De este porcentaje, un 65,4% se declara del pueblo Mapuche, un 3,7% Aymara, un 2,5% Diaguita, y un 2,1% Quechua. El resto de las clasificaciones alcanzan menos de 1%.

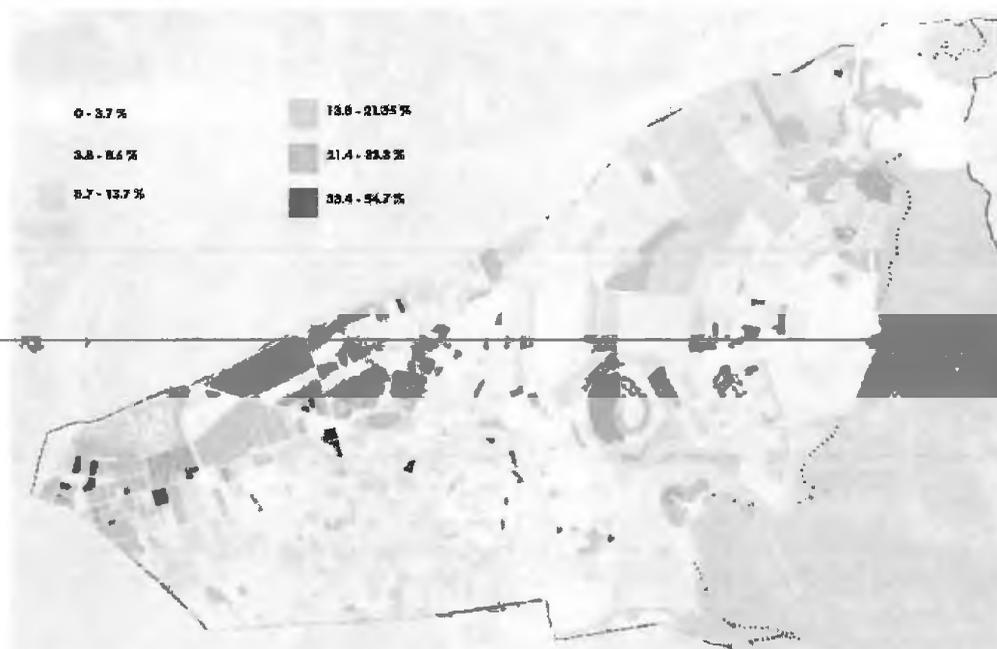
A su vez, un 24% no se clasifica dentro de las etnias reconocidas por el Censo 2017.

#### Discapacidad:

Con acuerdo a los datos de la Encuesta Casen 2015, existen 23 mil personas que presenta algún tipo de discapacidad. Esto equivale al 7,9% de la población total. Del total, las condiciones de discapacidad que destacan desde mayor a menor prevalencia son: dificultades físicas y de movilidad (31,7%), ceguera (17%), mudéz y dificultad del habla (16,5%), sordera (15,7%), dificultad psiquiátrica (13,1%) y dificultad mental o intelectual (6%).<sup>38</sup>

Según rango etario, un 5,3% de las personas con discapacidad se sitúan en el tramo de 0 a 15 años y un 36,4% en el tramo de 16 a 59 años; el mayor porcentaje, 58,3%, en el rango de 60 años o más, es decir en clasificación de adulto mayor.<sup>39</sup>

Figura N° 62  
Población Migrante



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a cartografía realizada por la Dirección de Desarrollo Comunitario.

En conclusión, Las Condes se caracteriza por un alto estándar de calidad de vida. Sin embargo, hay importantes brechas económicas, representadas en diferencias de acceso a salud, educación y mercados laborales, entre otros, que afectan las oportunidades de desarrollo de las personas de menores ingresos. Por esto, integración social y capital social son temas de suma importancia en la agenda comunal.

En la comuna cohabitan cuatro segmentos sociales, siendo el de más altos ingresos el predominante. La ubicación de cada segmento social está claramente definida por barrios, siendo los más vulnerables: Villa Municipales, Colón Oriente, Villa Unión de Cooperativas y Vital Apoquindo Sur, en los que es necesario resolver problemas como el hacinamiento, escasez de áreas verdes y mejoramiento del espacio público. Dada la condición socioeconómica de la comuna es posible enfocar los proyectos hacia los sectores más vulnerables, que representan el 1,5% de la comuna, así como también a la población de tercera edad, quienes representan un 10,79% de su población.

La comuna busca lograr un crecimiento armónico, persiguiendo el desarrollo social, económico y cultural de todos sus habitantes. Esto se ve reflejado en los 20 programas sociales y 68 subprogramas, que buscan promover el bienestar de la comuna, impartidos por la Dirección de Desarrollo Comunitario. También existe una Tarjeta Vecino que permite a residentes, estudiantes y trabajadores de la comuna acceder a beneficios públicos comunales, programas sociales, entre otros.

En cuanto al sector más vulnerable de la población, existen programas educacionales, de vivienda y educación para brindar oportunidades para todos.

Las estadísticas censales demuestran que Las Condes tiene la segunda tasa más alta de envejecimiento relativo en la Región Metropolitana. Cifra que va en aumento y que está dentro de las mayores inquietudes respecto a políticas públicas comunales. Esta preocupación aumenta si se suma al hecho de que el 15% de los adultos mayores viven solos. Es por esto por lo que en la comuna existen una serie

de proyectos y programas de protección y ayuda para la población de tercera edad, como áreas de servicios, centros comunitarios y círculos de encuentro.

Por otro lado, según datos de la Dirección de Desarrollo Comunal (DECOM) existen 57 organizaciones territoriales que poseen sede, y cuentan con un total de 17.144 participantes. En ellas se llevan a cabo 1.604 talleres, contando con una inscripción total de 13.205 vecinos.

Los resultados del análisis estratégico expresado en fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, es el que sigue..

#### **Fortalezas:**

- A nivel comunal se da una heterogeneidad importante en cuanto a nivel de ingresos, con una importante clase media, localizada en los grupos C1a, C1b y C2 con una participación superior al 65%.
- Alto porcentaje de población extranjera o migrante, sobre el 20% de la población comunal.

#### **Oportunidades:**

- Actualización de los datos demográficos y económicos con el Censo 2024, que permitirá evaluar los programas municipales.

#### **Debilidades:**

- Alta tasa de población de adultos mayores, correspondiente al tramo 65 años y más, con un porcentaje superior al 20% de mayores de 80 años.
- Baja tasa de población entre 0 y 14 años, lo que se complementa con una baja tasa de natalidad comunal.
- Homogenización de la localización de la población por unidades vecinales y barrios.

#### **Amenazas:**

- Expulsión de residentes por altos precios del suelo y de la vivienda (procesos de gentrificación).



## 101.- Proyección de los Fondos

Como se señaló anteriormente, La ley N°20.958 estableció un sistema de aportes al espacio público que tiene dos objetivos: el primero, es que los proyectos inmobiliarios que así lo requieran mitiguen el impacto en la infraestructura de movilidad de su entorno, y el segundo, es que los proyectos que generen un crecimiento urbano por medio de la densificación cedan un porcentaje del terreno o en su defecto paguen un aporte económico. Este último será utilizado para los proyectos de mejoramiento de infraestructura de movilidad y espacio público que se determinen en este Plan de Inversiones que para este efecto aprueban los Concejos Municipales, que, para el caso del primer Plan, éste debe someterse a consulta ciudadana.

La Ley determina que los proyectos deberán, como parte de la mitigación a su implantación urbanística en el entorno, seguir realizando acciones de mitigación directas, las que provendrán de un nuevo sistema de evaluación de impacto vial IMIV (Informes de Mitigación de Impacto Vial). Estos informes reemplazaron a los EISTU (Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano). Además, los proyectos que generen crecimiento urbano por densificación están obligados a mitigar su impacto urbano mediante un procedimiento alternativo de cesión de terreno para vialidad, áreas verdes y equipamiento establecida en el artículo 70 de la LGUC, o su equivalente en un pago que se determina por el procedimiento que establece la propia Ley.

Ahora bien, las disposiciones de este cuerpo legal se orientan sobre cuatro principios:

- *Universalidad*: que todos los proyectos inmobiliarios públicos o privados deben mitigar y/o aportar;
- *Proporcionalidad*: se refiere a que "las mitigaciones deberán ser equivalentes a las externalidades efectivamente generadas por el proyecto" y no se harán cargo de los déficits históricos de infraestructura;
- *Predictibilidad*: con relación a que los gestores inmobiliarios sepan con antelación al desarrollo de

los proyectos que "las mitigaciones y aportes se calcularán por métodos objetivos y en base a procedimientos y plazos predefinidos y estandarizados"; y,

- *Gradualidad*: implica que comenzaría a operar tras 18 meses después de publicado, el 17 de mayo de 2019 en el Diario Oficial, el reglamento de la Ley.

Lo descrito permite determinar que el objetivo de la Ley fue establecer un procedimiento único y conocido por las empresas inmobiliarias, que sirve para determinar y evaluar con anticipación los costos del impacto directo y de cesión o pago en que deberá incurrir el proyecto en el caso de ejecutarse.

El aporte se calcula a partir de dos parámetros en una fórmula que establece la Ley y una restricción de superficie máxima a ceder contenida en el artículo 2.2.5. de la OGUC. El primer concepto es la densidad de ocupación (Do), que se calcula a partir de la superficie del terreno y del incremento de la carga de ocupación (ICO), relacionada con el destino del proyecto o inmueble, y que corresponde a la diferencia entre la carga de ocupación proyectada y la carga de ocupación original. El ICO se multiplica por 10.000 y se divide por la superficie del terreno para conocer la carga de ocupación por hectárea que presenta cada proyecto:

$$Do = (\text{Incremento carga ocupación} * 10.000) / \text{Superficie terreno}$$

El segundo parámetro es la superficie del terreno del proyecto, agregando la superficie fuera del terreno en el mismo frente hasta alcanzar el eje del espacio público adyacente al predio, sin que ello pueda exceder los 30 metros. Vale decir que se agregará al terreno la superficie de espacio público equivalente a su frente multiplicado por su ancho hasta el eje de este, sin exceder como máximo los 30 metros para este ancho. Ello se incorpora a la siguiente fórmula:

$$\% \text{ a ceder} = Do * [11 / 2.000]$$

Es también importante precisar que los fondos que se paguen al municipio por este concepto deberán depositarse en una cuenta especial creada para este efecto y separada de presupuesto municipal, que considera además una rendición anual. Los fondos podrán ser utilizados en la ejecución de las obras contenidas en la cartera de proyectos del PIIMEP, en el pago de expropiaciones, actualizaciones y desarrollo de proyectos del propio plan y hasta un 10% en gastos de carácter administrativo.

Finalmente, también es necesario mencionar que la Secretaría Ministerial Metropolitana de Vivienda y Urbanismo (SEREMI-MINVU) y la Secretaría Ministerial Metropolitana de Transporte y Telecomunicaciones (SEREMI-MTT) deberán elaborar un PIIMEP a nivel Intercomunal, relacionado con el Plan Regulador Metropolitano de Santiago, al cual cada municipio deberá aportar con un 40% de los recursos que reciba por medio de la recaudación del PIIMEP comunal.

Para estimar el valor anual que permita planificar a un horizonte de 10 años los fondos factibles a recaudar y vincularlos a la priorización del listado de proyectos de inversión incluidos en el PIIMEP comunal, se realizó una planilla en la que se evaluaron los permisos de edificación en altura emitidos por la Dirección de Obras Municipales durante el año 2019. Los permisos de edificación evaluados corresponden en su mayoría a conjuntos de viviendas, viviendas en altura y construcciones de uso mixto. Este tipo de proyectos no superan los 25.000 m<sup>2</sup> proyectados y están emplazados en terrenos que no superan los 3.000 m<sup>2</sup>, por lo que el aporte calculado no contempla proyectos de equipamiento de gran envergadura, los cuales aportarían un monto significativo al PIIMEP.

Se tomaron en consideración 48 permisos del año 2019, los cuales a partir de la aplicación de los parámetros de cálculo nos entrega un aporte anual de \$2.929.053.511.<sup>40</sup> Este monto sufrirá variaciones según los proyectos que se ejecuten en la comuna.

Con lo anterior se estima que esta cuenta recibirá un valor anual aproximado a los \$ 3 MM, del cual se deberá descontar \$ 1,2 MM destinados al plan de inversiones del nivel intercomunal, tal como se ha señalado.

Además, se realizó el ejercicio de calcular un aporte económico teórico considerando proyectos de equipamiento desarrollado en años anteriores o posteriores, dando como resultado un aporte económico bastante mayor a los analizados en el año 2019. Es por esto por lo que se debe

tener en consideración que el monto de aporte económico anual del PIIMEP estará sujeto al tipo de proyectos que se desarrollen en la comuna cada año.

Por otro lado, el presupuesto municipal que anualmente se destina a la inversión urbana es del orden de los \$ 45MM y de ello se ejecuta anualmente en mejoramiento de luminarias, áreas verdes, construcción de parques, adecuación de veredas y paseos urbanos. Debido a esto, los recursos agregados anualmente representarán un incremento aproximado del 3% del presupuesto que se ejecuta anualmente en inversión urbana en la comuna.

Visto lo anterior y considerando el valor de las obras incluidas en el listado de proyectos, parece absolutamente necesario abrir nuevos mecanismos a la participación privada en los proyectos de inversión por la vía de concesiones. Y, por otro lado, realizar una revisión y exploración nuevamente de la Ley de Financiamiento Urbano Compartido, que no ha tenido en la experiencia municipal resultados concretos en proyectos urbanos dentro del territorio comunal.

Es también prudente mencionar que, a partir de la situación de endeudamiento del país, la alta tasa de desempleo, la situación financiera de los pequeños comercios y PYMES que operan en la comuna y la esperada merma en los ingresos municipales a la que nos condujo esta crisis sanitaria, se verá afectada la inversión y el dinamismo de la economía en los próximos años.

A su vez, esto repercutirá en la capacidad de inversión municipal, ya que la inversión se centrará como prioridad en la asistencia a las personas en situación de vulnerabilidad pre y post crisis sanitaria. Esto imposibilita predecir la disponibilidad financiera y la capacidad política de persistir como se requiere en los proyectos de inversión urbana que se establecen en el presente Plan.

El diagnóstico levantado en la presente Etapa del PIIMEP es la base sobre la cual se articula la Etapa 2, en la cual se declaran y profundizarán las estrategias de intervención y los proyectos mediante los cuales se llevará a cabo la imagen objetivo para la comuna de Las Condes.

<sup>40</sup> Cálculo con base en los datos entregados por la Dirección de Obras Municipales de La Comuna.



El diagnóstico comunal permite arribar a un conjunto de conclusiones, las que posibilitan exponer los lineamientos que definen la visión comunal y su expresión en la imagen objetivo a alcanzar en los años venideros en la comuna de Las Condes. Considerando que el PIIMEP, por expresa voluntad de los legisladores, debe orientarse a la infraestructura de movilidad y al espacio público, la visión comunal respecto de estos tópicos debe considerar los mecanismos que permitan avanzar hacia un desarrollo urbano integral, por lo cual, la cartera de proyectos de inversión que complementa la visión e imagen objetivo presenta acciones de corto, mediano y largo plazo, para avanzar en calidad de vida en la medida que existan los recursos para ello.

Con acuerdo a la misión y visión que propone el PLADECO se construyeron las orientaciones estratégicas que guían los criterios de intervención de los proyectos, obras y medidas que integran el PIIMEP, que como se indicara hizo suya la versión original de éste, en tres grandes rubros:

#### **I. Sistema de Áreas Verdes y Patrimonio Verde**

*El propósito que guía las operaciones agrupadas en este punto es integrar las áreas verdes comunales (parques, avenidas, plazas, etc.) y el territorio precordillerano (quebradas, cerros isla y cordillera) en un mismo sistema verde, valorando como se ha señalado, la situación geográfica y paisajística privilegiada que presenta esta comuna.*

#### **II. Transporte y Movilidad**

*En las calles de Las Condes el uso prioritario de movilidad es el de los automóviles. El desafío actual se enfoca en revertir esa situación, con el fin de generar una red de movilidad sostenible en la comuna, que integre en un mismo sistema a los distintos modos de transporte motorizados como el automóvil y el sistema de transporte público, con los no motorizados como el peatón y la bicicleta.*

*Ello conlleva bajar las velocidades en vías principales y calles secundarias de los automóviles para generar zonas compartidas y 30 km/h. Esto trae grandes beneficios para la comunidad, como la disminución de emisiones de gases contaminantes, emisiones de ruido y una reducción de tiempos de viaje y sus costos.*

#### **III. Barrios y Espacio Público**

*Uno de los anhelos de las propuestas para el PIIMEP Las Condes es diseñar espacios públicos que den prioridad a las personas, vitales, atractivos, acogedores, que generen identidad y con modos de transporte más sostenibles y, al mismo tiempo, planificar los barrios pensando en potenciar sus características morfológicas y ambientales*

*acogiendo la diversidad de sus habitantes y otorgando con equidad oportunidades para todos.<sup>41</sup>*

Este plan de inversiones ofrece la posibilidad de imaginar un propósito para el futuro desarrollo urbano de Las Condes y compatibilizarlo con aquel presente en el instrumento de planificación urbana comunal. La actualización de la presente imagen objetivo, implica cruzar la variable del desarrollo urbanístico comunal con los principios de sostenibilidad aplicados en el ámbito de la ciudad y el desarrollo territorial. En esa línea el PIIMEP, concordado con instancias internas del municipio y que se somete a exposición a la comunidad, ofrece una oportunidad única para que esta imagen objetivo del desarrollo urbanístico –a lo menos– para los próximos 10 años, sea co-construida, transversal, oportuna, inspiradora, pertinente y de largo plazo. Todas estas características de la estrategia que persigue implementar el municipio, al poner a las personas al centro de toda la actividad municipal, propendiendo a su bienestar a través de una institucionalidad integradora, moderna y sostenible.

Si bien la realidad actual de la comuna, en comparación con la realidad de otras que integran la metrópolis, puede ser considerada –en general– satisfactoria, ésta debe evolucionar hacia futuras fases autoimpuestas, para actuar con mayor eficiencia en el uso de la energía, reducir los volúmenes de emisiones y desechos, aumentar y recuperar las superficies naturales y reducir el área de pavimentos impermeables. Todo lo anterior, con la finalidad de avanzar progresivamente en calidad de vida bajo una óptica sostenible, manteniendo los niveles de inversión en su casco urbano. Se trata de construir un territorio más sostenible para todos y todas, buscando el bien común de la comunidad, tanto en aquellos de carácter material como inmaterial, y en relación sistémica e integradora con la ciudad y su paisaje natural.

Consecuentemente con el planteamiento que organiza la planificación territorial contenida en el PRCLC, esta actualización de la imagen objetivo debe reforzar el rol comunal que le fuera encomendado en la planificación de escala metropolitana, sin generar efectos indeseados a quienes habitan, trabajan, estudian o se sirven de los bienes y servicios que ésta ofrece a la intercomuna oriente y, también a toda la

<sup>41</sup> Municipalidad de Las Condes. Oficina Comunal de Planificación. 2022. Plan de Desarrollo Comunal 2022 – 2025. En: [https://archivos.transparencia.gub.cl/descargas/transparencia/plan\\_desarrollo\\_comunal/Plan-de-Desarrollo-Comunal-2022-2025-Las-Condes.pdf](https://archivos.transparencia.gub.cl/descargas/transparencia/plan_desarrollo_comunal/Plan-de-Desarrollo-Comunal-2022-2025-Las-Condes.pdf) pp 14 -15

ciudad e incluso, en ciertas actividades a otras regiones del país, bajo nuevos estándares y requisitos producto de la realidad ambiental que enfrentamos. La actualización de la imagen objetivo en el área urbana persigue que el desarrollo de la ciudad propicie de manera paralela un mejoramiento del confort ambiental de la comuna, y que esta atracción se extienda a todas las actividades que en ella se realizan: comerciales y de servicios, recreativas, sociales, culturales, educativas, deportivas y turísticas, entre otras.

Al mismo tiempo, y en línea con el objetivo del PRCLC de resguardar parte importante del territorio comunal, protegiendo la diversidad de barrios en baja altura, la imagen objetivo también recoge ese mosaico de formas de vivir en Las Condes. Lo anterior con el objetivo de estimularlas, fortaleciendo sus identidades y articulándolas en recorridos que pongan en relieve sus valores urbanísticos y patrimoniales, especialmente en barrios que contienen edificios o sectores singulares del desarrollo comunal.

Se ha de tener presente que las fortalezas detectadas permiten aprovechar oportunidades y hacer frente a las amenazas existentes, de tal modo nacen las potencialidades y los riesgos comunales; sin embargo, muchas veces las debilidades existentes transforman las oportunidades en desafíos y, por su parte, las amenazas, en limitaciones. Por lo tanto, en este Plan, a los proyectos, programas y/o acciones, les subyace materializar las potencialidades presentes, transformar los desafíos en realidades, disminuir y/o minimizar los riesgos y, finalmente, vencer las limitaciones.

De este modo, los lineamientos para alcanzar la imagen objetivo deseada, se estructuran en la medida que la comuna de Las Condes sea:

1. **Integrada** a su paisaje, con protección de su patrimonio natural; (+ natural)
2. **Verde**, que reduzca su huella de carbono y cuide sus recursos naturales; (+ sostenible)
3. **Enlazada**, por medio de una red inteligente de movilidad; (+ conectada)
4. **Dinámica e Inclusiva**, con espacios públicos que convoquen a todos sus habitantes; (+ vital)
5. **Histórica**, a través de sus barrios que dan cuenta de su identidad y memoria; (+ patrimonial)

Con acuerdo a lo expresado, resulta necesario entablar una relación simbiótica y de protección con el medioambiente natural, conveniente como área de amortiguación y de con-

tacto entre la ciudad y la precordillera, y como centro para actividades recreativas, deportivas, educativas, científicas y culturales, que valoren la singular y privilegiada situación geográfica comunal.

Constituir una red de infraestructura verde que genere conexiones físicas entre las grandes áreas verdes de la comuna, tales como Parques Naturales, Parques Públicos y Privados, Parques Quebradas, Cerros Isla y Avenidas Parques, contribuyendo en conjunto a la protección de la biodiversidad, al control de temperatura y humedad, al mejoramiento de la calidad del aire y a la regulación hídrica.

Establecer una movilidad inteligente, estructurada a partir de la integración y enlace de distintos modos de transporte, privilegiando el transporte público, en nodos focales, asociados a los corredores y líneas de transporte masivo, con el fin de privilegiar el uso de modos de transporte sostenibles o no motorizados en las zonas contiguas a dichos corredores.

Disminuir la velocidad de circulación vehicular a 30 km/h en zonas interiores, lo que fortalecerá la valiosa estructura comunal de barrios y comunidades, y habilitará zonas compartidas para compatibilizar el desplazamiento de los automóviles y modos eléctricos y no motorizados con la vida vecinal. Esto aporta a la convivencia y seguridad vial, baja los niveles de ruido y contaminación, e impulsa un nuevo estándar de espacio público arbolado, seguro y vital debido a las actividades de los vecinos al aire libre.

Configurar un espacio público confortable, con una malla de movilidad no motorizada centrada en el peatón y en la utilidad de bandejoneras y superficies verdes en aceras, que a través de la plantación de especies vegetales de bajo consumo hídrico y nuevas especies arbóreas puedan contribuir a un mayor confort ambiental de temperatura, humedad y sombra en los recorridos.

Generar espacios que convoquen a toda la ciudadanía, que sean seguros, diversificados y que cumplan con estándares de accesibilidad universal. Y, por otro lado, preparar la ciudad para los ciudadanos, incluyendo en el espacio público una tecnología que permita operar y mantener el stock físico de la comuna en óptimas condiciones.

Permitir que el espacio urbano que recibe a las personas sea lo suficientemente evocador y atractivo para que se

identifiquen con él, como comunidad unida a un territorio, un pasado y una memoria, comprometiéndose en la tarea de su cuidado, y donde mejorar la seguridad y vigilancia social sea una tarea compartida. Además, proteger las múltiples obras patrimoniales, artísticas y culturales que se emplazan en el territorio comunal, aportando con el diseño urbano a su recuperación, valorización y cuidado.

La Imagen Objetivo es una representación conceptual y/o visual del estado futuro deseado para un territorio. Se constituye como una herramienta en la planificación urbana que permite orientar el desarrollo de la comuna, sirviendo como punto de referencia para la toma de decisiones y la formulación de políticas públicas que permitan su materialización. La Imagen Objetivo se construye a partir del análisis de las debilidades del territorio, con el propósito de revertirlas, y de la identificación de sus oportunidades, con el fin de potenciarlas. En el presente PIIMEP, la situación de base sobre la cual se construye la Imagen Objetivo para Las Condes se detalló el literal B., del capítulo 01. de este Plan. El PIIMEP debe formularse en consonancia con el Plan Regulador Comunal (PRC) y los demás instrumentos de planificación y gestión comunal establecidos en la Ley Orgánica de Municipalidades: Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO), Presupuesto Municipal Anual (PMA), Política de Recursos Humanos (PRH) y, Plan Comunal de Seguridad Pública (PCSG); además, teniendo en consideración otros planes, tales como el Plan Comunal para la Reducción de Riesgo de Desastres (PRRD) y el Plan de Acción Comunal de Cambio Climático. Todos estos instrumentos tienen diferentes períodos de vigencia: el PRC y el PIIMEP deben actualizarse cada 10 años, sin perjuicio de ello, este último debe actualizarse cada vez que se modifique el PRC; por su parte, el PLADECO tiene una vigencia de 4 años y, el PMA, anualmente. En consecuencia, la gestión y administración municipal se basa en un planeamiento de largo plazo, por las características que presenta el instrumento de planificación territorial, fundado en la imagen objetivo que se busca alcanzar en un período de –al menos– 20 o más años, y otros instrumentos de mediano y corto plazo.

En Las Condes, el Plan Regulador Comunal (PRCLC), vigente desde 1995, ya incorporaba mecanismos que se anticipaban a las actuales disposiciones normativas en materia de aportes al espacio público.

Como resultado, este mecanismo de participación responsable de los proyectos inmobiliarios de densificación, que aseguran o mejoran el estándar urbanístico de las zonas donde se emplazan, no constituye un concepto nuevo y ajeno al quehacer de la planificación urbanística comunal. De hecho, su implementación en Las Condes antecede en casi 25 años a lo recientemente normado por la Ley N° 20.958.

La suficiencia del aporte privado establecido en la ley, con relación a la gestión colaborativa público-privada, deberá ser evaluada. Aún no es posible determinar si las municipalidades podrán financiar mejoras en la vialidad metropolitana de la comuna con cargo al porcentaje de recursos que se ha de traspasar al PIIMEP Intercomunal, si dicha vialidad se encuentra en la cartera de proyectos del Plan Intercomunal, o si las afectaciones a utilidad pública existentes en el PRCLC serán consideradas parte del aporte, entre otras materias. Además, existe el riesgo de que la ley homogeneice los estándares urbanos sin reconocer las diferencias preexistentes en los territorios. Si bien esto podría corregir diferencias e inequidades entre comunas, también podría significar un ajuste a un promedio nacional que reduzca los aportes privados destinados a mantener la infraestructura existente. Esto, a su vez, podría aumentar la carga financiera municipal para sostener el estándar de urbanización actual.

Las Condes presenta altos índices de calidad de vida urbana y bienestar territorial, y el objetivo es extender estos beneficios a toda la comuna, reduciendo las desigualdades internas. No obstante, el impacto del nuevo mecanismo de aportes es incierto y dependerá de su implementación en el tiempo. Este proceso demandará una inversión cuantiosa, en la que hasta ahora la inversión privada ha desempeñado un rol clave a través de la gestión municipal. Sin embargo, aún no es posible prever cuánto contribuirá a ello este nuevo mecanismo contemplado en la Ley de Aportes.

Sin perjuicio de lo anterior, el PIIMEP incluirá una cartera de proyectos, obras y medidas alineadas con los instrumentos de planificación territorial existentes. Su finalidad será mejorar la conectividad, accesibilidad, movilidad, calidad del espacio público, cohesión social y sustentabilidad urbana, en conformidad con el Artículo 1° de la Ley N° 20.958.

#### **Orientaciones Estratégicas**

Se han establecido cinco lineamientos o ejes estratégicas que agrupan los objetivos del PIIMEP. Estos servirán de guía para la materialización de la Imagen Objetivo a través de los criterios de intervención establecidos para la Cartera Priorizada del Plan.



## I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO

101

Queremos recuperar la relación de la ciudad con su paisaje natural precordillerano. Las Condes tiene una condición geográfica privilegiada, caracterizada por la presencia de significativos elementos naturales como cerros isla, quebradas, vertientes y canales, además de que en su límite urbano se ubica el Parque Natural San Carlos de Apoquindo y el Parque Aguas de Ramón, representativos de la precordillera central de Chile. Este patrimonio natural no ha sido suficientemente valorado por la forma y desarrollo urbano y hoy corre el riesgo de extinguirse por abandono, subdivisión del suelo, acción inmobiliaria, que buscan transformar los paisajes naturales.

El propósito es reconectar con los ecosistemas, promoviendo la recuperación ambiental, la puesta en valor y protección de los elementos naturales y sus singularidades paisajísticas. Se busca generar nuevos parques naturales urbanos, los cuáles deben consolidarse con la menor cantidad de intervenciones posibles para recuperar estos territorios, proteger la naturaleza y resguardar su biodiversidad.<sup>42</sup> Los programas propuestos se relacionan con el disfrute de la naturaleza, asociado a actividades educativas, recreativas, deportivas, culturales y turísticas, en sintonía y respeto con el medioambiente.

La reforestación progresiva de los cerros isla y quebradas permite recuperar con vegetación endémica y nativa del territorio precordillerano, fortaleciendo su biodiversidad. Este tipo de vegetación se adapta de forma óptima a las condiciones climáticas locales, permite controlar la erosión y el riesgo de inundaciones y aluviones por aumento de aguas lluvia en cotas superiores a las habituales en el contrafuerte andino, protegiendo al territorio urbano de posibles desastres naturales.

En las propuestas está la generación de parques naturales públicos y privados, los cuales aumentan la accesibilidad a nuevos espacios públicos y privados hoy erosionados y con baja cobertura vegetal, recuperándolos como espacios verdes de calidad dentro de la comuna, y protegiendo y poniendo en valor su patrimonio natural y cultural, al estar en algunos de los casos asociados a inmuebles patrimoniales.

Insertas también en la trama urbana se emplazan quebradas, destinadas a conformar los Parques Quebradas, que conectan el contrafuerte cordillerano con la ciudad y constituyen corredores de biodiversidad. Actualmente se encuentran deterioradas, con obras de mitigación parcialmente ejecutadas, y con usos informales ligados al senderismo y deporte de montaña que pone en riesgo sus ecosistemas y la seguridad de sus usuarios, debido a que no cuentan con una infraestructura adecuada que limite dichas actividades, protegiendo el entorno natural.

Resulta preocupante el proyecto del Ministerio de Obras Públicas para la Quebrada San Ramón, que propone la construcción de siete piscinas retenedoras de posibles flujos aluvionales de la alta cordillera, pues ésta no es compatible en términos paisajísticos y ambientales con su inserción en un área urbana, utilizando terrenos de un Parque Quebrada y en el acceso al Parque Natural Aguas de Rarnón.

Para resolver la presión creciente de la comunidad para acceder a la realización de actividades recreativas y deportivas en el contrafuerte cordillerano se propone fortalecer y hacer realidad el proyecto Paseo y Parque Pie Andino, con el fin de organizar y formalizar los accesos y senderos a la montaña. Así, un mismo corredor norte – sur integra las nueve quebradas ubicadas en la comuna, las

cuales tendrán la función de servir como umbrales de acceso consolidados a la precordillera.

Todas las quebradas tienen el potencial de transformarse en parques naturales públicos, algunas ya cuentan con pequeñas porciones habilitadas. Una acción continua y guiada permitirá el traslado del paisaje y la biodiversidad precordillerana al interior del tejido urbano. Se trata de intervenciones menores que permitan la conservación, protección y manejo sustentable de estas áreas ecológicas. Además, algunas de las quebradas como Apoquindo, San Ramón y San Francisco se caracterizan por poseer importantes recursos hídricos, los que también forman parte significativa del patrimonio natural y deben ser puestos en valor. A esos recursos se suman una serie de canales, humedales y vertientes en el territorio comunal que es necesario visibilizar y proteger.

Por último, el propósito que guía las operaciones agrupadas en este lineamiento o eje estratégico es integrar las áreas verdes comunales (parques, avenidas parques, plazas, etc.) y el territorio precordillerano (quebradas, cerros isla y precordillera) en un mismo sistema verde, valorando la situación geográfica y paisajística privilegiada que se ostenta. Todo lo anterior, con el objeto de constituir una plataforma ecológica, tanto para la comuna como para la ciudad.

#### Objetivos Específicos

1. Integrar a la comuna de Las Condes, con el piedemonte y su territorio precordillerano.
2. Consolidar nuevos parques naturales de uso público en sus atractivos geográficos.
3. Recuperar la presencia de recursos hídricos naturales en la comuna.
4. Proteger la biodiversidad de la precordillera central chilena.

#### Estrategias, Proyectos y/o Acciones

1. Reforestar con especies nativas y endémicas al territorio precordillerano, aportando un pulmón verde de protección de la flora y fauna y de los riesgos de desastres a la ciudad.

2. Construir un catastro de canales, humedales y vertientes, para poner en valor el recurso hídrico e impulsar los mecanismos de protección, teniendo presente su carácter de bien nacional de uso público.
3. Dotar de nuevos parques naturales públicos en los cerros Isla Apoquindo y Calán: Parque Cerro Apoquindo y Parque Observatorio Cerro Calán.
4. Fortalecer el apoyo a las iniciativas privadas de conservación o desarrollo de áreas verdes privadas con acceso público (Cerro Los Piques).
5. Dotar de un parque inundable a la Quebrada San Ramón.
6. Dotar de nuevos parques quebradas a la comuna: Parque Quebrada Los Almendros, Parque Inundable

Figura N° 63  
Imagen Objetivo para el Paisaje Natural Precordillerano



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

- Quebrada San Ramón, Parque Quebrada Cajas Norte y Sur, Parque Quebrada San Francisco, Parque Quebrada Grande, Parque Quebrada Quinchamalí y Parque Quebrada Apoquindo.
7. Entazar el Parque Inundable Quebrada San Ramón con el Parque Interoceánico Pedro Hurtado Oriente.
  8. Proyecto Parque Pie Andino, articulación de los accesos al piedemonte y la precordillera.
  9. Proyecto de corredor ecológico, con senderos de recreación y señalética educativa de la flora y fauna nativa.

Figura N° 64  
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para el Paisaje Natural Precordillerano



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



La red de infraestructura verde provee beneficios asociados a las personas. El aumento de la vegetación y arbolado urbano permite mejorar la calidad del aire y del medioambiente, puesto que las plantas absorben el dióxido de carbono y liberan oxígeno. El incremento de áreas verdes se asocia a un mejor confort térmico urbano, pues permite controlar el microclima en el espacio público, reduciendo las islas de calor. Se estima que el aumento de infraestructura verde en zonas urbanas provoca una reducción de la temperatura superficial de hasta 2,5°C., asimismo, se vincula a un mejor confort acústico, por reducir el ruido en la ciudad.

La infraestructura verde en la ciudad complementa los sistemas tradicionales de drenaje de aguas lluvia, pues ayuda a reducir las inundaciones y contaminación del agua, al absorber y filtrar el exceso, protegiendo al territorio urbano de posibles inundaciones.

A la propuesta de nuevas áreas verdes se suma la intención de diseñar y gestionar las áreas verdes existentes, con medidas de eficiencia energética e hídrica, promoviendo el uso eficiente de

los recursos naturales y, al ahorro y eficiencia en el consumo de agua potable. Se seleccionarán especies vegetales de bajo consumo hídrico, idealmente, nativas debido a que se adaptan de manera óptima a las condiciones climáticas locales.

Existe preocupación respecto de la gestión de aguas lluvia y sus efectos en el espacio público. Se propone diseñar siempre utilizando sistemas de canalización y drenaje, incluyendo pavimentos permeables, con el fin de evitar inundaciones. Se propone instalar sistemas que permitan capturar y reutilizar el agua para el riego de áreas verdes, considerando en este aspecto, la posibilidad de recuperación y tratamiento de aguas grises.

Por último, se busca mejorar las condiciones y equipamiento de plazas y parques existentes, aumentar la oferta de actividades temporales y eventos culturales en el espacio público, para transformarlos en lugares vitales, atractivos y estimulantes para la vida pública e interacción entre vecinos, enfocando el uso de estos espacios con programas para todas las edades, ya que constituyen la base de la vida social que soporta la ciudad.

#### Objetivos Específicos

1. Aumentar la cantidad de áreas verdes per cápita en la comuna.
2. Dotar a la comuna de una red de infraestructura verde como plataforma ecológica.
3. Consolidar nuevos parques comunales e intercomunales, existentes en los instrumentos de planificación intercomunal y comunal.
4. Apoyar la consolidación de Parques Privados comunales.
5. Diseñar y gestionar las áreas verdes con medidas de eficiencia energética e hídrica.

#### Estrategias, Proyectos y/o Acciones

1. Conectar físicamente las distintas tipologías y espacios de áreas verdes existentes y propuestas.
2. Consolidar el parque urbano Parque Santa Rosa de Apoquindo.
3. Ejecutar los nuevos parques naturales urbanos públicos: Parque Intercomunal Padre Hurtado Oriente, Parque Cerro Apoquindo, Parque Observatorio Cerro Calán y los Parques Quebradas propuestas y privado Parque Cerro Los Piques.

4. Generar nuevas Rutas Verdes en: Martín de Zamora – Alonso de Camargo, Camino El Alba – Vital Apóquindo, General Blandie, Los Dominicos, Francisco Bilbao, Isabel La Católica – Alexander Fleming, Tomás Moro – Chesterton, Sebastián Elcano – Rosa O'Higgins, Presidente Riesco – Las Azuleas, Las Tranqueras, Presidente Kennedy – Av. Las Condes, Del Inca y Talavera de la Reina.
5. Consolidar nuevas Avenidas Parques en: Av. Paul Harris – Camino La Posada, Av. Padre Hurtado, Av. Plaza, Av. Charles Hamilton – Av. Del Monte, Av. Alonso de Córdova – Sebastián Piñera, Av. Presidente Errázuriz, Av. Sánchez Fontecilla y Av. Cristóbal Colón.
6. Recuperar espacios verdes residuales y pasajes públicos en sectores con alta densidad.
7. Aumentar el arbolado urbano, con especies definidas de acuerdo con las características físicas del espacio existente en cada vía y área verde.
8. Realizar un seguimiento de los planes de arborización, desde la selección de especies óptimas, su plantación, y una posterior mantención, monitoreo y reposición de las especies dañadas.

Figura N° 65  
Imagen Objetivo para la Infraestructura Verde Sustentable



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

9. Implementar equipos de bajo consumo hídrico y reducir superficies de patio en áreas verdes comunales.
10. Crear nuevas zonas de recreo, juegos infantiles, ciclovías, esparcimiento y canchales en plazas y parques. Remozar y ampliar mantenimiento a las existentes.
11. Apoyar nuevos usos a las espacios de áreas verdes a nivel barrio como viveros y huertos urbanos comunales.
12. Incorporar estándares de accesibilidad en parques y plazas comunales.
13. Instalar sistemas de drenaje y captación de aguas lluvias para su posterior reutilización.
14. Estimular el aumento de la superficie comunal de zonas verdes, fomentando el uso de la comunidad en áreas centrales con alta demanda peatonal.
15. Utilizar energías renovables en las áreas verdes comunales.

Figura N° 66  
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Infraestructura Verde Sustentable



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.





En las calles de Las Condes hoy el automóvil tiene uso prioritario. Revertir esa situación es el desafío, para generar una red de movilidad sostenible que integre en un mismo sistema a los distintos modos de transporte, otorgándole prioridad a los peatones, ciclos y transporte público, por sobre los modos de transporte privado. El fin es recuperar el espacio público que actualmente utilizan los automóviles para concederlo a los ciudadanos.

Trae importantes beneficios para la comunidad, como la disminución de emisiones de gases contaminantes y de la contaminación acústica, además de una reducción de tiempos y costos de viaje, lo que significa un aumento en la calidad de vida de las personas. Se busca que todos puedan acceder a sistemas de transporte accesibles, seguros y sostenibles.

Para desincentivar el uso del automóvil se debe mejorar el sistema de transporte público, sumando confiabilidad, confort y seguridad. Por ello se suma a los recorridos de buses RED existentes los buses eléctricos comunales gratuitos en zonas de baja cobertura. Es necesario tender hacia un modelo de transporte intermodal, que favorezca la conexión entre modos de transporte privado y transporte público. Y que, vincule ambos medios motorizados con una infraestructura de transporte no motorizada, destinada a circulaciones peatonales y ciclos.

Otro objetivo es reducir los estacionamientos de vehículos en superficie. Se compensa con la proyección de nuevos estacionamientos subterráneos, con el fin de darle más espacio a las personas y sus actividades y a los modos de transporte más sostenibles, como la caminata y los ciclos.

Se realizarán mejoramientos de corredores, para generar paseos peatonales amplios en aceras, en sitios con alta demanda peatonal, facilitando el desplazamiento de las personas. Se generarán nuevos cruces "Tokio" y la modificación de algunos cruces en zonas de riesgo para reducir la velocidad vehicular y hacer más seguras las calles para los peatones, quienes tienen prioridad en la movilidad sostenible.

Se propone implementar nuevas zonas de espacio compartido en vías para la circulación conjunta de automóviles y ciclos, con velocidad máxima de 30 km/h.

Uno de los obstáculos para generar la red de movilidad integrada es la existencia de ciclovías fragmentadas. Se propone integrarlas

en un sistema de infraestructura ciclo-inclusiva continuo, que conecte con las ciclovías operativas en las comunas vecinas.

Las nuevas ciclovías serán segregadas y se ejecutarán principalmente en vías secundarias o mixtas., reduciendo costos y tiempos de implementación, y aportar a mayor seguridad en los desplazamientos. La red debe contar con equipamiento e infraestructura de soporte como señalización clara de pistas y recorridos, iluminación adecuada, estacionamientos públicos de bicicletas, mobiliario para el descanso y paradas espontáneas, basureros y puntos de hidratación.

Se proyecta instalar nuevos estacionamientos de bicicletas, cercanos a estaciones y paraderos de transporte público, y en puntos con alta demanda de viajes. También se busca mejorar la cobertura del sistema de bicicletas públicas y procurar que esté conectado a la red de transporte público y a los estacionamientos subterráneos, contribuyendo a la intermodalidad.

Toda operación propuesta tiende a generar calles accesibles, inteligentes, flexibles y adaptables, donde convivan distintos medios de transporte de forma segura, apoyada con la

implementación de sensores de flujos de movilidad en tiempo real, que permitirán estudiar su funcionamiento e implementar mejoras al sistema.

Los proyectos a gran escala que se implementarán: Línea 7 de Metro y Av. Las Condes soterrada, deben evaluarse desde la perspectiva de su contribución al mejoramiento del espacio público en superficie y habilitación de nuevas áreas libres o verdes para la comunidad. Estas intervenciones mayores y de alto costo deben maximizar sus beneficios, con adecuado tratamiento del espacio público en los bordes o áreas de influencia, que permitan estimular los intercambios de modos de transporte. Una vez operativos, generarán zonas de alta circulación peatonal que requieren de un diseño acorde a dicha demanda.

Así, se abre la posibilidad de generar nuevos focos de subcentros en la comuna, los que deberán ser concordantes con el área planificada en el PRCLC.

Adquiere importancia el área o sector geográfico que se emplaza al oriente de la calle Nuestra Señora del Rosario, flanqueado por la Av. Kennedy en el norte, eje de la futura Línea 7 de Metro, y por el eje o corredor Av. Las Condes al sur.

#### Objetivos Específicos

1. Concebir una movilidad integrada, inclusiva y sostenible, en Las Condes.
2. Potenciar el uso del transporte público y los intercambios modales.
3. Crear una red comunal de ciclovías y zonas de tránsito compartido de baja velocidad vehicular.
4. Construir y mejorar paseos, veredas y cruces en zonas de alta demanda peatonal.
5. Integrar medios de transportes no motorizados con la infraestructura pública y privada de transporte comunal.

#### Estrategias, Proyectos y/o Acciones

1. Mejorar integralmente los perfiles (aceras, calzadas, bandejonés) de los corredores viales siguientes: Av. Apoquindo, Av. Padre Hurtado, Av. Cristóbal Colón, Av. Francisco Bilbao, Av. Las Condes, Av. San Francisco de Asís, Av. Manquehue, Av. Américo Vespucio y Camino El Alba.

2. Mejorar los nodos de intercambio Modal de la comuna, asociados a las estaciones de Metro: Manquehue, Los Dominicos - Herránzar de Magallanes, y sector Carragallo.
3. Construir nuevos paseos peatonales en: Diguilas, El Golf Norte, El Golf Sur, Los Vitos, Puerta del Sol y Gilberto Fuenzalida.
4. Construir nuevas ciclovías en las siguientes vías: Padre Hurtado, Paul Harris, Francisco Bulnes Correa, Cristóbal Colón, Isabel La Católica - Alexander Fleming, Martín Alonso Pinzón - Alonso de Camargo, Av. La Plaza, Nueva Bilbao, Charles Hamilton - Av. Del Monte, Alonso de Córdoba, Tomás Moro - Chesterton, Camino El Alba - Las Flores, Presidente Errázuriz, Los Militares, Andrés Bello - Vitacura, Presidente Riesco - Las Azuleas, Vaticano - Américo Vespucio, José de Moraleda, Sebastián Elcano, La Gloria, Hernando de Magallanes, Mariano Sánchez Fontecilla, Jerónimo de Alderete, Estroil, Los Pozos (remate Martín de Zamora).

5. Mantenimiento y actualización de las ciclovías existentes.
6. Instalar estacionamientos de bicicletas asociados al sistema de transporte público (estaciones de Metro y zonas de intercambio modal) sectores de atracción de viajes y zonas de alta demanda peatonal.
7. Creación de nuevas zonas de uso compartido: El Golf, Banco Presidente, Embarcadero, Barrio San Pedro y La Capatzen y Nueva Las Comedias.
8. Consolidación de los perfiles peatonales de Paul Harris, Francisco Bulnes Corrales y Camino Apokimán según el Plan Regulador Comunal.
9. Instalación de sensores para la medición de flujo de transportes motorizados y no motorizados en cruces y zonas de alto tráfico.
10. Reducir el número de estacionamientos en superficie a través de la proyección de nuevos estacionamientos subterráneos cercanos a estaciones de Metro y de intercambio modal, otorgando el espacio a modos de transporte más sostenibles, en vías tales como: Nollán / Av. Presidente Espinoza, Av. Marquenas, Mu. de los Sangreza y Patagonia.
11. Construir rampas accesibles para pasarelas intercomunales existentes sobre Av. Kennedy, Pasarela Plaza Brasil y Pasarela Kennedy-Marquenas (altura Colegio San Pedro Nollán).

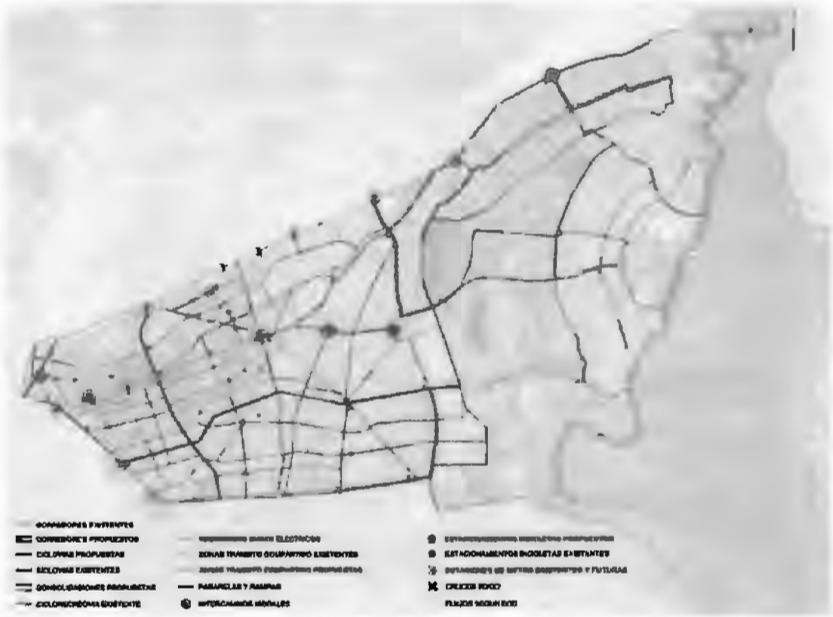
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 67  
Imagen Objetivo para la Red de Movilidad Integrada



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 68  
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Red de Movilidad Integrada





#### IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS

Generar espacios públicos más vitales, diversos, accesibles, atractivos y acogedores, con un diseño seguro, inclusivo e integrador. Espacios de soporte de actividades públicas y sociales para quienes viven y visitan Las Condes. Espacios más amigables con el medioambiente y vinculados con modos de transporte más sostenibles, como la caminata y los ciclos. Espacios que integren áreas verdes y arbolado en su diseño, contribuyendo a la construcción de un paisaje urbano que vincule la ciudad con la naturaleza, y que mejore las condiciones de confort térmico en los espacios públicos.

Los espacios públicos de calidad tienen la calidad de fomentar la integración y equidad social, generando impactos sociales positivos en el territorio. Son espacios que permiten la actividad e interacción social, lo que ayuda a mejorar la cohesión de las comunidades. Además, contribuyen a la creación de identidad, pertenencia y apropiación del entorno por parte de las personas.

Se concibe al diseño del espacio público como una oportunidad de fortalecer y potenciar las características morfológicas y ambientales de cada barrio, protegiendo su imagen e historia. En el Plan Regulador Comunal se definieron estrategias de ordenamiento urbano que demarcan ejes de densificación y que, al mismo tiempo, definen zonas de protección de viviendas en extensión y baja altura en barrios consolidados.

Con la intención de fortalecer la identidad y calidad de vida en los diversos barrios que integran Las Condes, se propone realizar una serie de mejoramientos del espacio urbano que los caracteriza, destinados a recuperar, optimizar y proteger su entorno, áreas verdes, espacios públicos y equipamiento. Se ha establecido la necesidad de desarrollar una "Guía de Diseño del Espacio Público Comunal", que permita fortalecer la imagen y virtudes de cada barrio a través del mejoramiento de su espacio público.

Del estudio de aquellas características urbanas particulares de cada barrio, específicamente de su imagen urbana y arquitectónica, la calidad de su espacio público, y sus fortalezas y debilidades, se definirán las cualidades que se quieren preservar y valorizar, y los puntos críticos que se deben mejorar. La Guía tiene la misión de fortalecer la percepción que tienen los vecinos del entorno construido que caracteriza a su entidad territorial, tanto en barrios consolidados como en barrios que presentan problemas de deterioro urbano.



Figura N°69  
Imagen Objetivo para los Espacios Públicos Inclusivos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 70  
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para los Espacios Públicos Inclusivos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

las necesidades de actividades constantes y temporales.

11. Recuperar y activar los pasajes públicos en sectores de alta densidad: Los Milanes - Lorena Wainer, Dos Coras (Mejor), Las Malvas, Rosendo Padre Wemar Romo, Estación Dos Oros, Ciudad Colón - Herrero de Magallanes, Alameda y La Sábana.
12. Fomentar nuevos espacios públicos para el desarrollo de actividades sociales, culturales y deportivas en todos los sectores de la comuna.
13. Mejorar espacios públicos existentes con espacios verdes en los parques y calles.
14. Incorporar nuevos proyectos a los espacios públicos como huertos comunitarios, zonas de lectura e intercambio de conocimientos.
15. Reponer mobiliario urbano existente (carteles, papeles, luminarias) e incorporar nuevos (reservadores de bicicletas, parrillas, fuentecitos, etc.).



Las Condes posee un amplio número de inmuebles patrimoniales y significativos barrios con identidad e historia. Todos forman parte del patrimonio urbano de la comuna, el cual expresa parte de la historia colectiva de una sociedad. Las construcciones y espacios públicos que los estructuran reflejan particularidades sociales y culturales de un contexto temporal determinado, permitiendo con su existencia fomentar la cultura e identidad local. Su protección, rehabilitación y recuperación son claves para el fortalecimiento de dicha identidad y del sentido de pertenencia de las personas con el territorio en el que viven.<sup>11</sup> El propósito es aportar por medio del diseño urbano y de la adecuación de los espacios públicos a la protección, recuperación, valorización y cuidado. Esta estrategia se potencia a través de dos grandes operaciones:

Primera, se propone implementar cuatro circuitos patrimoniales en la comuna: Los Dominicos, El Golf Norte y Sur, Cerro San Luis y Nuevas Las Condes. El objetivo es darle una lectura unitaria al patrimonio urbano, agrupando por proximidad a las distintas edificaciones en los circuitos propuestos y surtiéndolos de intervenciones menores que los reconozcan y valoricen bajo un mismo lenguaje de intervención del espacio público en que se emplazan.

Segunda, poner en valor y proteger el mosaico de formas de vivir en Las Condes, preservando sus valores urbanísticos y patrimoniales, que es uno de los objetivos del PRCLC desde su origen, producto de la participación de la comunidad que concordó preservar el 70% del territorio urbano comunal en baja densidad y con uso de suelo preferentemente residencial en barrios de baja altura.

Se trata de fortalecer barrios como: El Golf Norte y Sur, sector del Estadio Español, la Plaza de la Capitania, Estadio Italiano, Hogar Español, la Plaza de la Concordia, Sebastián Piñera, Los Dominicos Bajo, Los Dominicos, La Foresta, San Damián, San Carlos de Apoquindo, sector de Cooperativas, Colón 8.000, Nueva Las Condes, y reconocer y consolidar otros cuyos límites son más difusos.

Se elaborará con participación de las comunidades la "Guía de Diseño del Espacio Público Comunal" para cada barrio, que fomente sus particularidades y defina los lineamientos de intervención futuros, en temas como arborización, iluminación y mobiliarios. La misión es preservar y potenciar aquellos elementos urbanos que confieren identidad, protegiendo su patrimonio urbano y arquitectónico. Estas operaciones en el espacio público permiten promover la identidad y memoria del lugar, fortaleciendo el vínculo de las personas con sus barrios.

Por último, estas operaciones también tienen como objetivo promover la actividad turística, vinculando al patrimonio con una oferta de actividades y programas culturales que la caracterizan, destacando a aquellos bienes culturales inmateriales que tienen como escenario el patrimonio físico.

Una de las iniciativas es el desarrollo de una aplicación digital que muestre los circuitos patrimoniales propuestos y entregue información histórica sobre los distintos inmuebles que los componen. Los circuitos se han de vincular con las ofertas culturales de la Corporación Cultural de Las Condes, el Teatro Municipal, los museos municipales y galerías privadas que se emplazan dentro del territorio comunal. Paralelamente se identificarán aquellos espacios públicos asociados al patrimonio que permitan el desarrollo de actividades culturales al aire libre, como conciertos u otras actividades ligadas a la cultura.



#### Objetivos Específicos

1. Poner en relevancia y proteger el patrimonio arquitectónico y urbano de Las Condes.
2. Crear nuevos Circuitos Patrimoniales en distintas zonas de la comuna.
3. Consolidar y proteger la identidad, imagen y patrimonio urbano de los barrios típicos de Las Condes.

#### Estrategias, Proyectos y/o Acciones

1. Crear los Movimientos Históricos, Zonas Típicas e Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica por medio de circuitos que ofrezcan variedad y vitalidad.
2. Implementar Circuitos Patrimoniales Los Dominicos, El Golf Norte y Sur, Cerro San Luis y Nuevas Las Condes, potenciando la historia, arquitectura, arte e identidad.

3. Elaborar los lineamientos de intervención patrimonial del mejoramiento del Parque Los Dominicos recientemente ejecutado, con el propósito de su adecuada mantención y normas para intervenciones futuras.
4. Elaborar una "Guía de Diseño del Espacio Público Comunal" para los diferentes barrios, protegiendo su imagen y patrimonio urbano.
5. Elaborar catastro de potenciales inmuebles, zonas de interés patrimonial y actividades culturales, atacando distintos periodos históricos, estilos arquitectónicos y manifestaciones artísticas.
6. Construir aplicaciones digitales para integrar los distintos circuitos patrimoniales propuestos y dar información histórica sobre la comuna, su evolución urbana y arquitectónica.



Figura N° 71  
Imagen Objetivo para la Identidad y Memoria

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 72  
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Identidad y Memoria



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



04\_ IMAGEN OBJETIVO

## 04A.- Propuesta General

Las Condes tiene como objetivo consolidarse como comuna natural, sostenible, conectada, vital y patrimonial. A partir de estos lineamientos o ejes estratégicos se ofrece una propuesta integrada para la imagen comunal, que originalmente contempló 116 obras y proyectos de movilidad y espacio público relevantes para alcanzar dicho objetivo. La propuesta total de acciones imposible de materializar en corto o mediano plazo, menos en el horizonte legal establecido para la actualización de los planes reguladores comunales y, por ende, de los PIIMEP, puesto que la cuantía de recursos necesarios para ello, superan con creces las próximas administraciones de esta comuna. Sin perjuicio de ello, las estrategias, proyectos y/o acciones, tienen el valor de mantener su vigencia en el tiempo. Por tanto, la primera selección o priorización es meramente técnica, ya que la definitiva se verificará con posterioridad al proceso de participación ciudadana, que, si bien no es vinculante, aportará luces a quienes deben aprobar el Plan, es decir al Concejo Municipal.

La propuesta pone a las personas en el centro, accionando sobre variables tales como: integración, modernización, bienestar y sostenibilidad para alcanzar mayores niveles de calidad de vida con el desarrollo urbanístico de la comuna, que mira tanto las políticas nacionales en esta materia, como también las directrices de los órganos internacionales multilaterales y, en especial, aquellas asociadas a la sostenibilidad planetaria, producto del cambio climático que se experimenta.

Se trata de crear las condiciones para una mejor calidad de vida de las personas en el medioambiente urbano, estimulando la descentralización, equidad, integración social, participación, identidad, compromiso, calidad, eficiencia, adaptabilidad, resiliencia y seguridad, en búsqueda de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), con acuerdo a la riqueza, recursos y actividad económica de esta comuna.

Es una propuesta integral que responde a los objetivos indicados y, al mismo tiempo, pretende consolidarse como el instrumento complementario a la planificación territorial, que recoge los distintos intereses comunales y los encauza en intervenciones que buscan aprovechar las potencialidades, asumir los desafíos y, enfrentar los riesgos y limitaciones que presenta el territorio comunal y su administración.

Los proyectos y acciones se agruparon en los cinco lineamientos o ejes estratégicos de imagen objetivo expuestas: Paisaje Natural Precordillerano; Infraestructura Verde Sustentable; Red de Movilidad Integrada; Espacios Públicos Inclusivos; e Identidad y Memoria. Los objetivos y las estrategias, proyectos y/o acciones de cada una de ellas unificadas o integradas, dan forma a este PIIMEP, y posibilitan la materialización de la Imagen Objetivo Integral, para dotar a la comuna no sólo de un salto cuantitativo en cuanto a estándares se refiere, sino por, sobre todo, de un salto cualitativo.

Dentro de los cinco lineamientos o ejes estratégicos de imagen objetivo coexisten 16 subcategorías: parques naturales, pie andino y asociados a cerros islas y quebradas (11), accesos Parque Cordillera (5), avenidas parques (8), rutas verdes (13), ciclovías (25), zonas compartidas (4), consolidaciones (3), corredores (9), estacionamientos de bicicletas, intercambios modales (4), rampas y pasarelas peatonales (2), paseos y conjuntos de paseos (6), mejoramientos de barrios (7), mejoramiento de espacios públicos (10), recuperación de pasajes públicos (7), y rutas patrimoniales (4).

## 04B.- Criterios de Selección de Proyectos

Tal como se ha indicado, la propuesta original ofrecía sobre 100 obras y proyectos de movilidad y espacio público, que demanda una cuantía no menor de recursos financieros, razón por la cual, la selección o priorización técnica ha considerado sólo 57 de ellas.

En consecuencia, los criterios de selección de las 57 estrategias, proyectos y/o acciones que comprenden este Plan, obedecen fundamentalmente a la significación y factibilidad de estas. Significación, comprendida en cuanto a la relevancia o trascendencia para la consecución de los objetivos; y, Factibilidad, percibida en tanto la viabilidad de materializarse en el horizonte de tiempo del Plan con los recursos humanos y financieros disponibles.

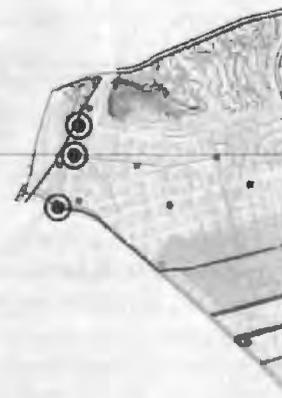
Desde el punto de vista de la factibilidad, es importante dotar de continuidad a estrategias, proyectos y/o acciones ya iniciadas y en ejecución, que precisan finalizarse para que

Las Condes



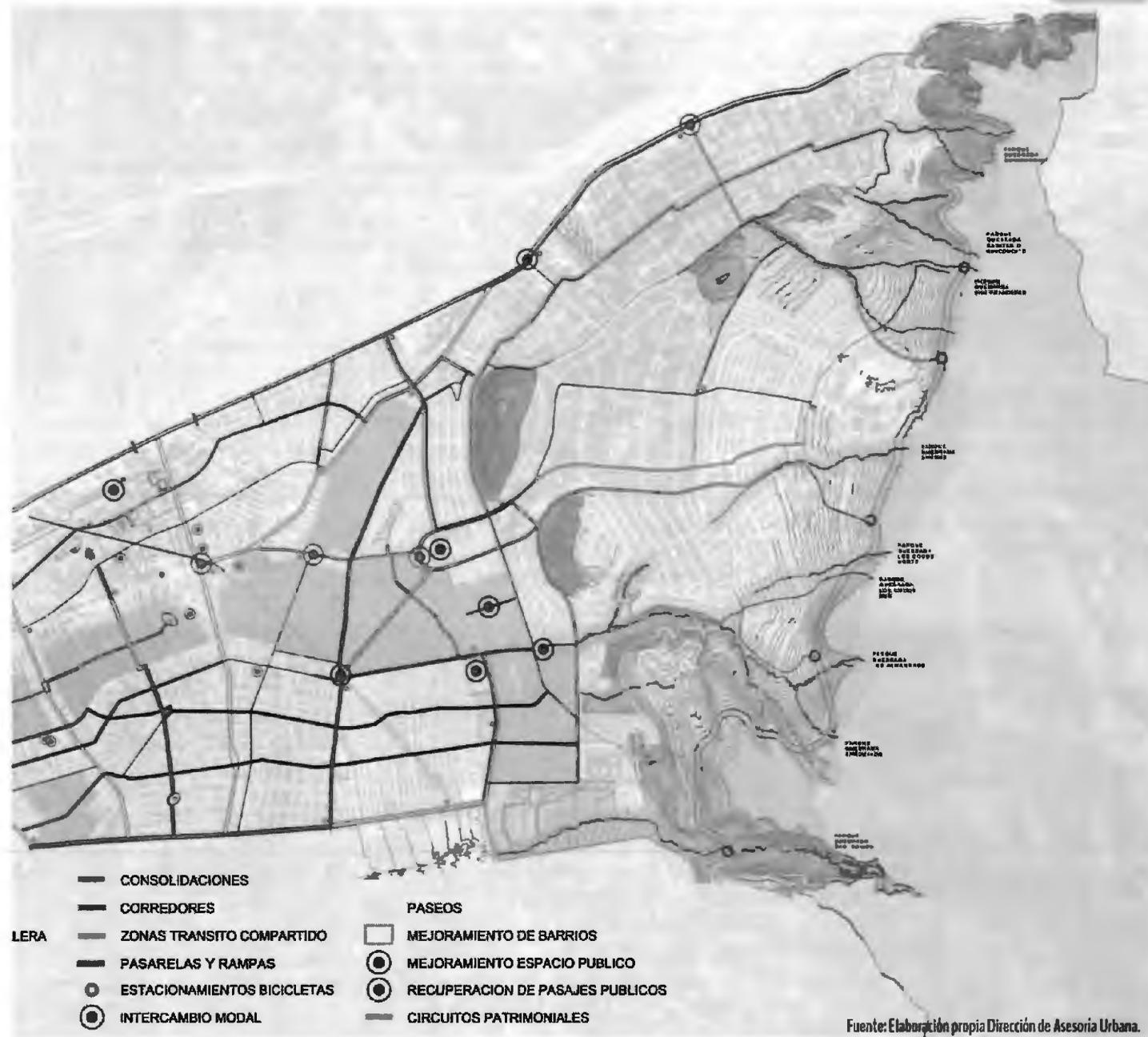
Limpia  
Atractiva  
Segura

Caminable  
Ordenada  
Natural  
Dinámica  
Evocadora  
Sostenible



- PARQUE PIE ANDINO
- PARQUES CERROS ISLA
- PARQUES QUEBRADAS
- ACCESOS PARQUE CORDIL
- AVENIDAS PARQUES
- RUTAS VERDES
- CICLOVIAS

Figura N° 73  
Imagen Objetivo Integral



puedan adquirir la significación que se busca en materias de sostenibilidad urbana e integración y cohesión social. A modo de ejemplo, proyectos de ciclovías que une aquellos tramos discontinuos o que se empalman a rutas intercomunales; los paseos y zonas de tránsito compartido que complementan las existentes y otorgan carácter a barrios residenciales; la consolidación de accesos al Parque Cordillera, utilizados hoy en día de manera informal; y, aquellos proyectos y acciones que se encuentran incorporados en el PRCLC y aún están inconclusas.

Existen también proyectos y/o acciones ya iniciadas, pero que por su significación deben finalizarse y/o mantenerse. A modo de ejemplo, las etapas que restan al proyecto del Parque Observatorio Cerro Calán o, el Parque Los Dominicos, que requirió una importante destinación de recursos financieros, para revalorizar la Zona Típica de la Iglesia de San Vicente Ferrer y su área comercial.

Además, también se incorporan estrategias, proyectos y/o acciones en zonas o sectores con deterioro o carenciados, que precisan inversiones para la recuperación del capital físico inmobiliario existente, en los que aplican tanto los criterios de significación y factibilidad. En estos casos, se trata de estrategias, proyectos y/o acciones que buscan mejoras sustantivas en calidad de vida y, por tanto, implican resultados de progresos en cohesión y capital social.

A los dos criterios indicados, se buscó que las estrategias, proyectos y/o acciones, contribuyesen a más de una de las

orientaciones de imagen objetivo, con el propósito de que la comunidad de Las Condes se sienta interpretada con ellos y vean la respuesta a sus anhelos mayoritarios.

Algunas de las estrategias, proyectos y/o acciones están asociadas a proyectos de infraestructura de ministerios o empresas públicas, las cuales se encuentran en fases iniciales de estudios o ejecución, por tanto, todas las derivadas de ellas se han pospuesto en el tiempo, con el propósito de evaluarlas adecuadamente en función de los resultados finales de ellas.

En el acápite siguiente se ofrece la propuesta de las 57 estrategias, proyectos y/o acciones que dan forma a este PIIMEP, priorizadas desde una perspectiva netamente técnica y se somete a consideración de la comunidad y de la administración.

Considerando las 16 subcategorías detalladas previamente, que conforman las cinco orientaciones de imagen objetivo, las estrategias, proyectos y/o acciones se agrupan de la siguiente manera: parques naturales, pie andino y asociados a cerros islas y quebradas (6), accesos Parque Cordillera (2), avenidas parques (6), rutas verdes (4), ciclovías (9), zonas compartidas (4), rampas y pasarelas peatonales (2), consolidaciones (2), corredores (5), estacionamientos de bicicletas, intercambios modales (2), paseos y conjuntos de paseos (4), mejoramientos de barrios (2), mejoramiento de espacios públicos (3), recuperación de pasajes públicos (2), y rutas patrimoniales (3).



## 04C.- Propuesta PIIMEP Las Condes

La propuesta del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de Las Condes, que se compone de 57 estrategias, proyectos y/o acciones, se puede observar a continuación en la Figura N° 12.

-  PARQUE PIE ANDINO [1 - 01]
-  PARQUE CERRO APOQUINDO [1 - 02]
-  PARQUE CERRO GALAN [1 - 03]
-  PARQUE QUEBRADA CODOS NORTE Y SUR [1 - 06]
-  PARQUE QUEBRADA SAN FRANCISCO [1 - 07]
-  PARQUE QUEBRADA APOQUINDO [1 - 11]
-  ACCESO AV. PLAZA [1 - 14]
-  ACCESO QUEBRADA SAN FRANCISCO [1 - 16]
  
-  AV. PARQUE PAUL HARRIS - CAMINO LA POSADA [2 - 01]
-  AV. PARQUE PADRE HURTADO [2 - 02]
-  AV. PARQUE AVENIDA PLAZA [2 - 03]
-  AV. PARQUE CHARLES HAMILTON - AV. DEL MONTE [2 - 04]
-  AV. PARQUE ALONSO DE CORDOVA - SEBASTIAN PIÑERA [2 - 05]
-  AV. PARQUE SANCHEZ FONTECILLA [2 - 07]
-  RUTA VERDE MARTIN DE ZAMORA - ALONSO DE CAMARGO [2 - 09]  
(M. de Zamora - M. Alonso Pinzón - A. de Camargo - Patricia)
-  RUTA VERDE GENERAL BLANCHE [2 - 11]
-  RUTA VERDE ISABEL LA CATOLICA - ALEJANDRO FLEMING [2 - 14]
-  RUTA VERDE TOMAS MORO - CHESTERTON [2 - 15]
  
-  CICLOVIA PADRE HURTADO [3 - 01]
-  CICLOVIA PAUL HARRIS [3 - 02]  
(Vital Apoquindo - Paul Harris - Camino La Posada)
-  CICLOVIA ISABEL LA CATOLICA - ALEJANDRO FLEMING [3 - 05]
-  CICLOVIA AVENIDA PLAZA [3 - 07]
-  CICLOVIA CHARLES HAMILTON - AV. DEL MONTE [3 - 09]
-  CICLOVIA TOMAS MORO - CHESTERTON [3 - 11]
-  CICLOVIA SEBASTIAN ELCANQ [3 - 19]
-  CICLOVIA LA GLORIA [3 - 20]
-  CICLOVIA LOS POZOS (REMATE M. DE ZAMORA) [3 - 25]
-  CONSOLIDACION PAUL HARRIS [3 - 30]
-  CONSOLIDACION FRANCISCO BULNES CORREA [3 - 31]
-  CORREDOR APOQUINDO [3 - 33]

## 04D.- Alternativas de Desarrollo

En este Resumen Ejecutivo no se ofrece el desarrollo de este acápite, sin perjuicio de lo anterior, con los resultados se expondrán algunas de las imágenes representativas de estos.

121

### Simbología Propuesta PIIMEP Las Condes

-  CORREDOR PADRE HURTADO [3 - 34]
-  CORREDOR CRISTOBAL COLON [3 - 35]
-  CORREDOR FRANCISCO BILBAO [3 - 36]
-  CORREDOR LAS CONDES [3 - 37]
-  ZONA TRANSITO COMPARTIDO
- BARRIO PRESIDENTE ERRAZURIZ [3 - 28]
- BARRIO SAN PASCUAL Y LA CAPITANIA [3 - 27]
- BARRIO EL GOLF [3 - 28]
- NUEVA LAS CONDES [3 - 29]
-  ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS [3 - 42]
-  INTERCAMBIO MODAL
- MANQUEHUE [3 - 43]
- LOS DOMINICOS [3 - 44]
-  RAMPA ACCESIBLE PASARELA PLAZA BRASILIA [3 - 47]
-  RAMPA ACCESIBLE PASARELA KENNEDY - MANQUEHUE [3 - 48]
  
-  PASEO DIAGUITAS [4 - 01]
-  PASEOS EL GOLF NORTE [4 - 02]
-  PASEOS EL GOLF SUR [4 - 03]
-  PASEO LOS VILOS [4 - 04]
-  MANTENCION PASEOS EL GOLF NORTE EXISTENTES
-  MEJORAMIENTO DE BARRIOS
- BARRIO COOPERATIVAS COLON ORIENTE [4 - 07]
- BARRIO SAN PASCUAL Y LA CAPITANIA [4 - 09]
-  MEJORAMIENTO ESPACIO PUBLICO
- CANAL SAN CARLOS [4 - 14]
- ROTONDA ATENAS [4 - 16]
- MANTENCION PARQUE LOS DOMINICOS [4 - 18]
-  RECUPERACION DE PASAJES PUBLICOS
- PASAJE COLON [4 - 28]
- PASAJE LORENA WARREN [4 - 30]
  
-  CIRCUITO PATRIMONIAL LOS DOMINICOS [5 - 01]
-  CIRCUITO PATRIMONIAL EL GOLF [5 - 03]
-  CIRCUITO PATRIMONIAL CERRO SAN LUIS [5 - 04]



Figura N° 74  
Propuesta PII MEP Las Condes<sup>12</sup>



<sup>12</sup> Revisar Volumen II PII MEP Las Condes para ver detalle códigos de proyectos.





05 PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS

En este acápite se explica la metodología de priorización de las propuestas que contempla el PIIMEP, el proceso de consulta ciudadana llevado a los efectos con acuerdo a lo establecido en la Ley N° 20.958 que Establece un Sistema de Aportes al Espacio Público.

### 05A.- Priorización Técnica de Proyectos

En el apartado 04B.- se explicó el criterio de selección de los 57 proyectos que integran el Plan, sin perjuicio de ello, desde un punto de vista técnico ellos debían priorizarse, para lo cual se empleó la metodología que se explica a continuación.

Ésta estableció tres criterios de calificaciones. Ellos fueron, calificación de los lineamientos o ejes estratégicos; calificación de los objetivos asociados a los lineamientos o ejes estratégicos; y, calificación respecto de los atributos de cada una de las propuestas con acuerdo al artículo 176 de la LGUC.

Como se ha indicado en más de una oportunidad el PIIMEP es un instrumento constituido por una cartera de proyectos, medidas y/o acciones, debidamente priorizadas, incluidas en el Plan Regulador Comunal o asociadas a éste, por tanto, para la calificación de los lineamientos o ejes estratégicos se consideró valorar la prioridad de éste en cuanto a la materialización de la imagen objetivo que el PRCLC posee, puesto que ésta fue el resultado de un exitoso proceso de participación ciudadana y fue el acuerdo entre los diversos actores para el desarrollo urbano comunal.

Por su parte, en la calificación de los objetivos asociados a cada lineamiento o eje estratégico se optó por valorar el alcance de cada uno para materializarlo.

Finalmente, en cuanto a los atributos de los proyectos, medidas y/o acciones, el artículo 176 de la LGUC señala que el PIIMEP tienen como finalidad mejorar condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de sus espacios públicos y la cohesión social y sustentabilidad urbana. Por consiguiente, la calificación se orientó a las cuatro tipos de acciones: a) mejorar la infraestructura de movilidad y espacio público, que implica cuatro tipos de valoración: conectividad, accesibilidad, operación y movilidad; b) calidad de los espacios públicos; c) cohesión social; y, d) sustentabilidad urbana.

Para las calificaciones asignadas a los lineamientos o ejes estratégicos se asignaron notas de 1 a 5, siendo 1, las más baja y 5 la más alta. En el caso, de los atributos, se asignó una calificación de 1 a 3 para cada uno de los conceptos evaluados, siendo 1 la nota más baja y 3 la más alta.

También a cada calificación se le asignó una ponderación para el cálculo de la nota final obtenida por cada proyecto, obras y/o acción. La calificación de los lineamientos o ejes estratégicos ponderan un 40%; la nota de los objetivos asociados, ponderan el 30%; y, la nota de los atributos un 30%. Sin perjuicio de ello, en el caso de los atributos, cada una de las acciones, posee una ponderación del 25% en el resultado final de la valoración del atributo.

Los resultados de las calificaciones para el conjunto de los 57 proyectos que integran el PIIMEP, se presentan en la Tabla N° 7.

Se ha de tener presente, que los resultados de este proceso representan un marco de referencia técnico para la decisión que ha de adoptar el Concejo Municipal de Las Condes. También estos resultados fueron expuestos a la comunidad durante el proceso de consulta ciudadana.

### 05B.- Proceso de Participación Ciudadana

El artículo cuarto transitorio de la Ley N° 20.958 dispuso:

*Los primeros planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público que se elaboren en cada comuna o territorio intercomunal o metropolitano deberán, antes de iniciarse su proceso de aprobación, ser sometidos por la autoridad que los elabore a una consulta pública durante treinta días. [Énfasis agregado].*

En concordancia con lo anterior, la Alcaldesa de la comuna de Las Condes convocó a un proceso de consulta pública en forma previa a la aprobación del PIIMEP, por medio del Decreto Alcaldicio Sección 1ª N° 1861, de fecha 30 de mayo de 2025. En éste se estableció el lapso de tiempo comprendido entre el 2

Tabla N° 7  
Tabla de Calificaciones y Prioridades de los Proyectos, Obras y/o Acciones

PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO: MATRIZ PRIORIZADA DE ESTRATEGIAS, PROYECTOS Y/O ACCIONES										
PLAN		OBJETIVOS PRINCIPALES ASOCIADOS	RESPECTO DE EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO Y OBJETIVOS					MEJORA		
EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO, TIPO O CATEGORÍA DE PROYECTO, CÓDIGO Y NOMBRE DE PROYECTO	CALIFICACIÓN EJE ESTRATÉGICO		CALIFICACIÓN OBJETIVOS					CONECTIVIDAD	ACCESIBILIDAD	
			OB_01	OB_02	OB_03	OB_04	OB_05			
ESTRATEGIA	NOMBRE PROYECTO									
1-01	Parque y Corredor Pie Andino	1Y2	5	5	4			3	3	
4-07	Paseo El Golf Norte / Don Carlos	1,2Y3	2	5	4	3		3	3	
4-08	Paseo El Golf Sur / Caliao	1,2Y3	2	5	4	3		3	3	
2-01	Av. Parque Paul Harris	1,3Y5	4	5		3		1	3	2
3-21	Corredor Apoquindo	1,2Y5	3	5	4			1	3	3
3-34	Corredor Pedro Hurtado	1,2Y5	3	5	4			3	3	3
3-35	Corredor Cristóbal Colón	1,2Y5	3	5	4			1	3	3
3-36	Corredor Francisco Bilbao	1,2Y5	3	5	4			1	3	3
3-37	Corredor Las Condes	1,2Y5	3	5	4			1	3	3
2-02	Av. Parque Pedro Hurtado	1,3Y5	4	5		3		1	3	2
2-05	Av. Parque Alonso de Córdoba – Sebastián Piñera	1,3Y5	4	5		3		1	3	2
2-07	Av. Parque Sánchez Fontecilla	1,3Y5	4	5		3		1	3	2
4-01	Paseo Diaguitas	1,2Y4	2	5	4		2		3	2
4-04	Paseo Los Vilos	1,2Y4	2	5	4		2		3	2
2-03	Av. Parque Avenida Plaza	1,3Y5	4	5		3		1	3	2
3-43	Intercambio Modal Manquehue	1Y2	3	5	4				3	3
3-44	Intercambio Modal Los Dominicos	1Y2	3	5	4				3	3
2-04	Av. Parque Charles Hamilton - Av. Del Monte	1,3Y5	4	5		3		1	3	2
4-01	Barrio Cooperativas Colón Oriente	1,3Y4	2	5		3	2		3	3
4-06	Canal San Carlos	2,3Y4	2		4	3	2		3	3
4-08	Rotonda Atenas	2,3Y4	2		4	3	2		3	3
3-01	Ciclovia Parque Hurtado	1Y3	3	5		3			3	2
3-05	Ciclovia Isabel La Católica - Alexander Fleming	1Y3	3	5		3			3	2
3-07	Ciclovia Avenida Plaza	1Y3	3	5		3			3	2
3-09	Ciclovia Charles Hamilton - Av. Del Monte	1Y3	3	5		3			3	2
3-02	Ciclovia Paul Harris	1Y3	3	5		3			3	2
3-11	Ciclovia Tomás Moro - Chesterton	1Y3	3	5		3			3	2
3-20	Ciclovia La Ciudad	1Y3	3	5		3			3	2
3-25	Ciclovia Los Pozos (remate de Martín de Zamora)	1Y3	3	5		3			3	2
3-19	Ciclovia Sebastián Elcano	1Y3	3	5		3			3	2

Continúa en la página 124

CALIFICACIÓN TÉCNICA											PRIORIDAD	
VALORACIÓN DE ATRIBUTOS DE LOS PROYECTOS (LGUC: ARTÍCULO 176)							CALIFICACIONES PONDERADAS					
RAR	OPERACIÓN	MOVILIDAD	CALIDAD ESPACIO PÚBLICO	COHESIÓN SOCIAL	SUSTENTABILIDAD URBANA	CALIFICACIÓN	PONDERACIÓN	EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVOS	ATRIBUTOS PROYECTO		TOTAL
	3	3	3	3	3	12,00	0,30	2,00	2,70	3,60	8,30	1
	3	3	3	3	3	12,00	0,30	0,80	3,60	3,60	8,00	2
	3	3	3	3	3	12,00	0,30	0,80	3,60	3,60	8,00	2
	3	3	3	3	3	11,75	0,30	1,60	2,70	3,53	7,83	4
	3	3	3	3	3	12,00	0,30	1,20	3,00	3,60	7,80	5
	3	3	3	3	3	12,00	0,30	1,20	3,00	3,60	7,80	5
	3	3	3	3	3	12,00	0,30	1,20	3,00	3,60	7,80	5
	3	3	3	3	3	12,00	0,30	1,20	3,00	3,60	7,80	5
	3	3	3	3	3	12,00	0,30	1,20	3,00	3,60	7,80	5
	2	3	3	3	3	11,50	0,30	1,60	2,70	3,45	7,75	10
	2	2	3	3	3	11,25	0,30	1,60	2,70	3,38	7,68	11
	2	2	3	3	3	11,25	0,30	1,60	2,70	3,38	7,68	11
	2	3	3	3	3	11,50	0,30	0,80	3,30	3,45	7,55	13
	2	3	3	3	3	11,50	0,30	0,80	3,30	3,45	7,55	13
	3	3	3	2	3	10,75	0,30	1,60	2,70	3,23	7,53	15
	3	3	3	3	3	12,00	0,30	1,20	2,70	3,60	7,50	16
	3	3	3	3	3	12,00	0,30	1,20	2,70	3,60	7,50	16
	2	3	3	2	3	10,50	0,30	1,60	2,70	3,15	7,45	18
	3	3	3	3	3	12,00	0,30	0,80	3,00	3,60	7,40	19
	3	3	3	3	3	12,00	0,30	0,80	2,70	3,60	7,10	20
	3	3	3	3	3	12,00	0,30	0,80	2,70	3,60	7,10	20
	2	3	3	3	3	11,50	0,30	1,20	2,40	3,45	7,05	22
	2	3	3	3	3	11,50	0,30	1,20	2,40	3,45	7,05	22
	2	3	3	3	3	11,50	0,30	1,20	2,40	3,45	7,05	22
	2	3	3	3	3	11,50	0,30	1,20	2,40	3,45	7,05	22
	1	3	3	3	3	11,25	0,30	1,20	2,40	3,38	6,98	26
	1	3	3	3	3	11,25	0,30	1,20	2,40	3,38	6,98	26
	2	3	2	3	3	10,50	0,30	1,20	2,40	3,15	6,75	28
	2	3	2	3	3	10,50	0,30	1,20	2,40	3,15	6,75	28
	1	3	2	3	3	10,25	0,30	1,20	2,40	3,08	6,68	30

**PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO: MATRIZ PRIORIZADA DE ESTRATEGIAS, PROYECTOS Y/O ACCIONES**

PLAN		RESPECTO DE EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO Y OBJETIVOS							
EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO, TIPO O CATEGORÍA DE PROYECTO, CÓDIGO Y NOMBRE DE PROYECTO	OBJETIVOS PIMEP ASOCIADOS	CALIFICACIÓN EJE ESTRATÉGICO	CALIFICACIÓN OBJETIVOS					MEJOR	
			OB_01	OB_02	OB_03	OB_04	OB_05	CONECTIVIDAD	ACCESIBILIDAD
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO								
2-19	Ruta Verde Isabel La Católica - Alexander Fleming	2,4Y5	4	4		2	1	3	1
2-19	Ruta Verde Tomás Moro - Chesterston	2,4Y5	4	4		2	1	3	1
3-30	Consolidación Paul Harris	1Y5	3	5				1	3
3-31	Consolidación Francisco Bulnes Cuarea	1Y5	3	5				1	3
3-08	Parque Quebrada Codos Norte y Sur	3Y4	5		3	2		2	1
3-09	Parque Quebrada San Francisco	3Y4	5		3	2		2	1
3-11	Parque Quebrada Apoquindo	3Y4	5		3	2		2	1
3-04	Ruta Verde Martín de Zamora - Alfonso de Córdova	2,4Y5	4		4		2	1	3
2-11	Ruta Verde General Blanche	2,4Y5	4		4		2	1	3
4-07	Dorío San Pascual y La Capitanía	1Y4	2	5			2		3
4-08	Parque Los Dominicos	2Y3	2		4	3			3
3-26	Calle Urrutia	3,4Y5	3		3	2	1	2	2
3-27	Calle Albacete	3,4Y5	3		3	2	1	2	2
3-28	Calle Nuestra Señora de los Angeles	3,4Y5	3		3	2	1	2	2
3-29	Calle Pío XI	3,4Y5	3		3	2	1	2	2
4-01	Acceso por Av. Plaza	1	5	5					3
4-02	Acceso por Quebrada San Francisco	1	5	5					3
3-03	Parque Cerro Calán	2	5		4				2
3-42	Estacionamiento Bicicletas - 1 - Andrés Bello / Isidora Goyenechea	3Y4	3			3	2		3
3-05	Parque Cerro Apoquindo	2	5		4				1
3-06	Los Dominicos / Av. Apoquindo	1Y3	1	5		3			1
3-01	El Golf / Av. Presidente Errázuriz	1Y3	1	5		3			1
3-04	Cerro San Luis / Calle Rosario Orrego	2Y3	1		4	3			1
3-47	Rampa Accesible Pasarela Plaza Brasil	4	3		4				3
3-48	Rampa Accesible Pasarela Kennedy - Manquehue	4	3		4				3
3-09	Recuperación de Pasajes Públicos: Pasaje Colón	3	2			3			1
3-09	Recuperación de Pasajes Públicos: Pasaje Lorena Warren	3	2			3			1

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana

CALIFICACIÓN TÉCNICA											
VALORACIÓN DE ATRIBUTOS DE LOS PROYECTOS (LGUC: ARTÍCULO 116)							CALIFICACIONES PONDERADAS				PRIORIDAD
RAR		CALIDAD ESPACIO PÚBLICO	COHESIÓN SOCIAL	SUSTENTABILIDAD URBANA	CALIFICACIÓN	PONDERACIÓN	EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVOS	ATRIBUTOS PROYECTO	TOTAL	
OPERACIÓN	MOBILIDAD										
0	3	3	2	3	9,75	0,30	1,60	2,10	2,93	6,63	31
0	3	3	2	3	9,75	0,30	1,60	2,10	2,93	6,63	31
3	3	3	3	3	12,00	0,30	1,20	1,80	3,60	6,60	33
3	3	3	3	3	12,00	0,30	1,20	1,80	3,60	6,60	33
1	1	3	3	3	10,25	0,30	2,00	1,50	3,08	6,58	35
1	1	3	3	3	10,25	0,30	2,00	1,50	3,08	6,58	35
1	1	3	3	3	10,25	0,30	2,00	1,50	3,08	6,58	35
0	2	3	2	3	9,50	0,30	1,60	2,10	2,85	6,55	38
0	2	3	2	3	9,50	0,30	1,60	2,10	2,85	6,55	38
3	3	3	3	3	12,00	0,30	0,80	2,10	3,60	6,50	40
3	3	3	3	3	12,00	0,30	0,80	2,10	3,60	6,50	40
3	3	3	3	3	11,50	0,30	1,20	1,80	3,45	6,45	42
3	3	3	3	3	11,50	0,30	1,20	1,80	3,45	6,45	42
3	3	3	3	3	11,50	0,30	1,20	1,80	3,45	6,45	42
3	3	3	3	3	11,50	0,30	1,20	1,80	3,45	6,45	42
1	0	3	3	2	9,75	0,30	2,00	1,50	2,93	6,43	46
1	0	3	3	2	9,75	0,30	2,00	1,50	2,93	6,43	46
1	1	3	3	3	10,50	0,30	2,00	1,20	3,15	6,35	48
3	3	3	3	3	12,00	0,30	1,20	1,50	3,60	6,30	49
1	1	3	3	3	10,00	0,30	2,00	1,20	3,00	6,20	50
1	1	3	3	3	10,00	0,30	0,40	2,40	3,00	5,80	51
1	1	3	3	3	10,00	0,30	0,40	2,40	3,00	5,80	51
1	1	3	3	3	10,00	0,30	0,40	2,10	3,00	5,50	53
2	2	2	3	2	9,50	0,30	1,20	1,20	2,85	5,25	54
2	2	2	3	2	9,50	0,30	1,20	1,20	2,85	5,25	54
1	1	3	2	3	9,00	0,30	0,80	0,90	2,70	4,40	56
1	1	3	2	3	9,00	0,30	0,80	0,90	2,70	4,40	56

de junio y el 2 de julio, el plazo de 30 días de duración de la consulta definida por ley.

Además, el Decreto delimitó el objetivo general y los objetivos específicos de la consulta pública, indicándose para el primero, que se busca: *Recoger la opinión de la ciudadanía respecto a la propuesta del PIIMEP, para contribuir al desarrollo urbano de la comuna, mejorando la conectividad, accesibilidad, operación, movilidad y calidad de los espacios públicos, en un marco de cohesión social y sustentabilidad.*

Los objetivos específicos de la consulta definidos por la autoridad, fueron los siguientes:

- I. *Informar a la comunidad sobre los contenidos y la cartera de proyectos del PIIMEP.*
- II. *Recoger la percepción ciudadana respecto de la priorización de los pilares y objetivos propuestos, además de su grado de acuerdo con la cartera de proyectos*
- III. *Fomentar la participación informada de los habitantes de la comuna en el desarrollo urbano de Las Condes.*
- IV. *Conocer de la comunidad la priorización de los lineamientos o ejes estratégicos del PIIMEP y sus objetivos asociados.*
- V. *Dar a conocer los resultados.*

La población objeto de la consulta comprendió a todos los residentes de la comuna con "Tarjeta Vecino" vigente a esa fecha; se incorporó a la consulta a la población flotante de la comuna con "Tarjeta de Las Condes Trabajadores o Estudiantes", con el propósito de recoger el máximo de opiniones, tanto de residentes como de quienes visitan la comuna en búsqueda de bienes y servicios, públicos y/o privados.

El Decreto, a su vez, estableció las preguntas a consultar; la metodología de la ponderación que tendrían los resultados obtenidos; dispuso de siete lugares de exposición del Plan (para lo cual previamente calificó a funcionarios con la finalidad de convertirse en un soporte del proceso); y, puso a disposición de quien quisiera, en la página web institucional, toda la documentación de éste, que consideraba lo siguiente: a) Volumen I "Diagnóstico"; b) Volumen II "Imagen Objetivo"; c) Plano Comunal en el cual se grafican los proyectos, obras y/o acciones propuestas; y, d) Matriz de Priorización Técnica.

Por su parte, responsabilizó a la Secretaría Comunal de Planificación por medio de su Departamento de Tecnologías de la

Información y las Comunicaciones, la puesta en funcionamiento, operación y resultados de la plataforma, con la supervisión de la Unidad de Participación Ciudadana de este Municipio.

Por otra parte, instruyó a la Dirección de Asesoría Urbana para informar a la Alcaldía y cuerpo de Concejales de la comuna, sobre los resultados del proceso de participación ciudadana; elaborar un informe de los resultados de debidamente sistematizado y analizado; y, que, en conjunto con el Departamento de Relaciones Públicas y Prensa, gestione la difusión de estos.

Los resultados sistematizados y analizados fueron informados a la Administración y Directores Municipales con fecha XX de agosto y, con posterioridad, el 4 de septiembre, al Concejo Municipal, en sesión de la Comisión de Ciudad, Urbanismo y Transporte.

En el proceso de participación ciudadana la difusión utilizó diversos canales. El sistema de mailing contempló el envío de cinco correos, uno por semana, a toda la base de datos de los poseedores de "Tarjeta Vecino" (en cada envío se fue descontando a quienes ya habían participado del proceso). Adicionalmente, se efectuaron diversas publicaciones en redes sociales y página web institucional invitando a participar; entre ellas se destaca el video de la señora Alcaldesa en Historias del Instagram Municipal, con fecha 17 de junio; y, las siguientes:

- El 2, 11, 18 de junio y el 2 de julio se publicó en Historias del Instagram Municipal una imagen invitando a votar con detalles de los lineamientos;
- El 2 de junio se subió al Instagram Municipal una publicación explicativa del PIIMEP (la cual quedó "fijada" en "destacados" durante todo el período de la consulta en el perfil);
- El 25 de junio se compartió el video de la Alcaldesa en las Historias del Instagram Municipal;
- El 25 de junio se publicó una gráfica relativa al PIIMEP en el "X" (Twitter) municipal; y,
- Todo el mes en la página web municipal estuvo el banner de la consulta en "destacados".

También durante todo el mes de la consulta ciudadana se proyectó la gráfica del PIIMEP con QR invitando a participar en 15 pantallas municipales en la vía pública (localizadas en paraderos de buses).

Se instalaron afiches invitando a participar en 24 juntas de vecinos; se repartieron 4.000 volantes en un sistema casa a casa; el equipo de participación ciudadana repartió 2.000 volantes en lugares de alta afluencia de público; entre otras acciones.

Figura N° 75  
Captura de Pantalla de la Plataforma de Participación Ciudadana Asociada al PIMEP



Fuente: Elaboración propia en base a información de Unidad de Participación Ciudadana.

### 05C.- Resultados del Proceso de Participación Ciudadana

Con acuerdo al Censo 2024 la población de la comuna de Las Condes alcanza a las 343.632 personas. Las estadísticas indican que para una encuesta que busque una representación de las preferencias del total de los habitantes de la comuna con un 95% de confianza y margen de error del 5% se precisaría una muestra de tan solo 384 personas; y, si se busca el 99% de confianza y margen de error del 3,5%, la muestra alcanzaría a las 1.354 personas.

Es importante tener presente las cifras precedentes sólo reflejan que la muestra posee un "tamaño adecuado", pero no necesariamente reflejan representatividad, ya que ello dependerá del tipo de muestreo (si es probabilístico o no), criterios de selección, perfil sociodemográfico de la muestra versus la población, sesgos, entre otros parámetros. Sin perjuicio de lo anterior, el objeto del proceso de participación ciudadana buscaba obtener la opinión de la mayor parte de la comunidad convocada.

Ahora bien, el primer envío de correos electrónicos en función de la base de datos de Tarjetas Vecino vigentes se dirigió a 202.242 personas mayores de 18 años, de las cuales 71.972 personas abrieron el mail, lo que corresponde al 35,59% y, de éstas, hicieron click para ingresar a la plataforma (lo cual no significa que hayan dado respuesta a las consultas del proceso) sólo 2.096 personas, representando 1,04% del total de envíos y el 2,91% del total de aquellos que abrieron el correo.

Tal como se indicara, se enviaron cinco correos electrónicos; en cada envío se restaba el número de personas que habían abierto el mail previo. Los resultados del quinto correo no son muy disimiles a los del primer envío. Se remitieron a 184.411 direcciones, de éstas 65.146 abrieron el mail e hicieron click, tan solo, 843 personas, representando un 0,46% del total de envíos y 1,29% de quienes abrieron el correo.

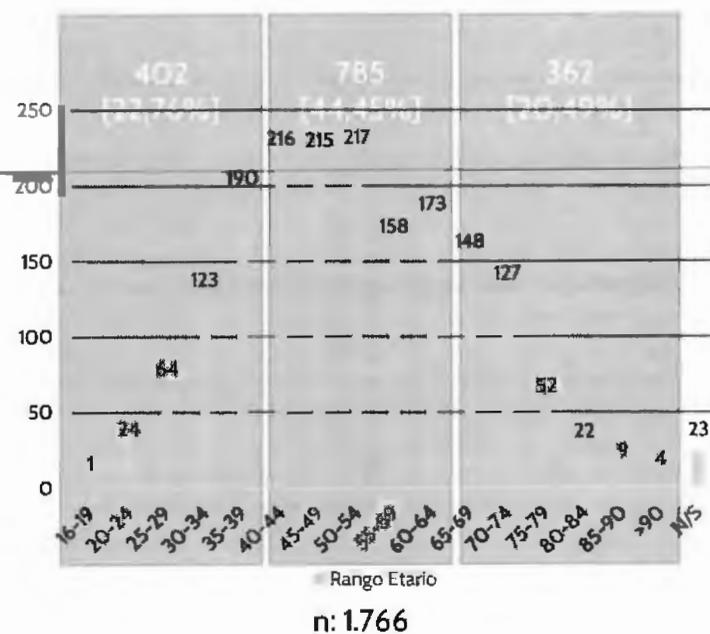
En conclusión, después de los cinco correos enviados, tan solo 7.952 personas hicieron click para ingresar a la plataforma, representando el 3,93% de la base de datos asociado al primer envío.

Finalmente, entregaron su opinión 1.766 personas, representando el 22,21% del total de personas que hicieron click en la plataforma. La participación por género alcanzó al 42% de mujeres y 58% de hombres, como se puede observar el Gráfico N° 1.

Por su parte, el rango etario con mayor porcentaje de participación correspondió al que va entre los 40 y 64 años, representando el 44,45% de los participantes, datos observables en el Gráfico N° 2. El rango etario entre 16 y 39 años tuvo una participación equivalente al 22,76% y, los adultos mayores, sobre 65 años de edad, un 20,49%, del total.

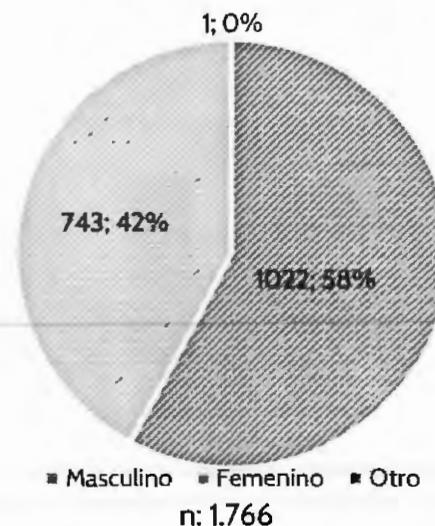
Quienes participaron de este proceso debían emitir su percepción, en orden de importancia, respecto de los lineamientos o ejes estratégicos y de los objetivos asociados a estos.

Gráfico N° 2  
Distribución Etaria en Consulta Pública por Rango de Edad



Fuente: Elaboración propia en base a información de Unidad de Participación Ciudadana.

Gráfico N° 1  
Participación en Consulta Pública por Género



Fuente: Elaboración propia en base a información de Unidad de Participación Ciudadana.

La percepción de la comunidad respecto de los lineamientos o ejes estratégicos presentó cambios respecto de la valoración técnica, es así como, para la comunidad el eje estratégico que adquiere mayor valoración es la Red de Movilidad Integrada y, aquella que tenía la mayor valoración técnica Paisaje Natural Precordillerano pasó a ocupar el tercer lugar en valoración. Este cambio en la percepción técnica de los lineamientos no debe llamar la atención, puesto que se ha de recordar que la comuna presenta una alta tasa de motorización y registra una importante origen y destino de viajes tanto a nivel interno como externo, en la Región Metropolitana, lo cual lleva a valorar positivamente todo tipo de acción que tienda a mejorar los niveles de conectividad, accesibilidad y movilidad en los diferentes modos de transporte.

Ahora bien, la valoración comunitaria asignada a la Red de Movilidad Integrada implica un desafío no menor para las políticas municipales, en especial, respecto de aquellas vinculadas a poner a las personas al centro y la sostenibilidad urbana.

Los otros tres ejes estratégicos: Infraestructura Verde Sustentable; Espacios Públicos Inclusivos; e, Identidad y Memoria, fueron valorados en forma similar a la valoración técnica.

Figura N° 76  
Calificaciones de la Comunidad para los Lineamientos o Ejes  
Estratégicos

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA	5
II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE	4
I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO	3
IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS	2
V.- IDENTIDAD Y MEMORIA	1

Fuente: Elaboración propia en base a tabulación de los resultados de la Consulta Pública, con acuerdo a la información de Unidad de Participación Ciudadana.

Para el lineamiento de Infraestructura Verde Sustentable, sólo baja la percepción de valoración aquel que se ubicaba en el número 4 de orden de prelación técnica, que baja al último lugar. En el caso del eje estratégico Paisaje Natural Precordillerano, los dos primeros objetivos valorados técnicamente enrocan. Para Espacios Públicos Inclusivos, el último objetivo se mantiene en dicha valoración; el ubicado en primer orden de prelación técnica baja al tercer puesto; el segundo pasa al primer puesto; y, el tercero, se ubica en segundo lugar.

De este modo, las calificaciones obtenidas de la percepción valorativa que realiza la comunidad, se asignan las calificaciones para lineamientos o ejes estratégicos, que ponderan un 40% de la nota final; y, las de los objetivos asociados a los lineamientos, que ponderan un 30% del resultado final. Se mantiene la calificación técnica de los atributos de los proyectos, puesto que en la consulta pública no se preguntó por ello, sólo se formuló la siguiente pregunta:

*En general, ¿Estás de acuerdo con la cartera de proyectos para el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público propuesta por la Municipalidad de Las Condes?*

Para esta pregunta existían tres opciones de respuesta: a) Sí;

Se ha de tener presente que los proyectos, obras y/o acciones, asociados al lineamiento Infraestructura Verde Sustentable, en su mayoría corresponden a mejoras que se introducen en la vialidad comunal, en especial, en aquellas vías que forman parte de las Avenidas Parques contempladas en el instrumento de planificación territorial tanto de escala comunal como metropolitana, por tanto, era de esperar que siguiera en nivel de aceptación a la primera valoración otorgada.

Si bien, el eje estratégico Paisaje Natural Precordillerano, que estaba valorado en primer lugar desde la perspectiva técnica, pasó a un tercer lugar en la valoración comunitaria, es concordante con los intereses manifestados en aquel que obtuvo el primer lugar, pues tiene asociado un proyecto de vital importancia para descongestionar una importante superficie urbana de la comuna, como es el Parque y Corredor Pie Andino que en el límite urbano oriente permite la conexión fluida entre norte y sur del territorio con conexiones a importantes vías metropolitanas.

En la Figura N° 76 se pueden observar los lineamientos o ejes estratégicos y la calificación de la comunidad producto del proceso de consulta pública.

Respecto de la percepción de la comunidad en cuanto a la importancia de los objetivos asociados a cada eje estratégico y su capacidad para materializarlos, se puede señalar que los únicos que no experimentaron cambios fueron aquellos identificados con el lineamiento de Identidad y Memoria; los objetivos de los otros cuatro ejes estratégicos sufrieron cambios en la valoración de alguno de ellos.

En la Figura N° 77 se ofrece una infografía de cada una de los lineamientos o ejes estratégicos (identificados por el color asignado en la Figura N° 76) y los objetivos asociados a cada uno de ellos. Al lado izquierdo de cada objetivo se encuentra el número de prelación otorgado desde la visión técnica y en el rectángulo de color azul de la derecha se encuentra la valoración obtenida por cada uno de ellos después del proceso de consulta pública.

A modo de ejemplo, si revisamos los objetivos del lineamiento Red de Movilidad Integrada, se puede observar que el objetivo que adquiere la mayor valoración comunitaria es aquel que tenía el orden de prelación 4 en la valoración técnica, por tanto, le correspondía la calificación 2, en cambio con la participación comunitaria éste adquiere la calificación 5, máxima posible. El objetivo 5 de este lineamiento es el único que comparte la misma calificación técnica y ciudadana; los otros tres objetivos disminuyen sus calificaciones.

Figura N° 77  
Calificaciones de la Comunidad para los Objetivos Asociados a los Lineamientos o Ejes Estratégicos.

4. Construir y mejorar puentes, veredas y ciclovías en zonas de alta demanda peatonal	5
1. Construir una movilidad eléctrica y sostenible en Las Condes	4
1. Reducir el uso del transporte público y los viajes en bicicleta	3
3. Crear una red comunal de rutas y ciclovías de tránsito compartido de bajo costo y alta calidad	2
5. Integrar medidas de transporte no motorizado con la infraestructura pública y privada de transporte terrestre	1
1. Aumentar la cantidad de áreas verdes per cápita en la comuna	5
2. Dotar a la comuna de una red de infraestructura verde como plataforma ecológica	4
3. Consolidar nuevos parques comunales e intercomunales, existentes en los instrumentos de planificación intercomunal y comunal	3
5. Diseñar y gestionar las áreas verdes con medidas de eficiencia energética e hídrica	2
4. Apoyar la consolidación de Parques Privados comunales	1
2. Consolidar nuevos parques naturales de uso público en sus atractivos geográficos	5
1. Integrar a la comuna de Las Condes, con el piedemonte y su territorio precordillerano	4
3. Recuperar la presencia de recursos hídricos naturales en la comuna	3
4. Proteger la biodiversidad de la precordillera central chilena	2
7. Gestionar espacios públicos vitales, seguros, accesibles, dinámicos e inclusivos en la comuna	5
3. Promover la conservación ambiental y el equipamiento urbano en los espacios públicos de la comuna	4
1. Promover la eficiencia energética, la calidad del agua y el fortalecimiento de la identidad e imagen de la comuna de Las Condes	3
4. Promover y mejorar espacios públicos	2
1. Fomentar la movilidad y proteger al peatón, ciclista, usuario y usuario de Las Condes	5
3. Ordenar la movilidad y el transporte en zonas de alta demanda	4
1. Consolidar y mejorar la movilidad y el transporte público de la comuna de Las Condes	3

Fuente: Elaboración propia en base a tabulación de los resultados de la Consulta Pública, con acuerdo a la información de Unidad de Participación Ciudadana.

Tabla N° 8  
Tabla de Calificaciones y Prioridades de los Proyectos, Obras y/o Acciones con Participación Ciudadana

PLAN		
EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO, TIPO O CATEGORÍA DE PROYECTO, CÍCLICO Y NOMBRE DE PROYECTO	OBJETIVOS PUMEP ASOCIADOS	
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	
2-01	Av. Parque Paul Harris	1,3Y5
2-02	Av. Parque Padre Hurtado	1,3Y5
3-33	Corredor Apoquindo	1,2Y5
3-34	Corredor Padre Hurtado	1,2Y5
3-35	Corredor Cristóbal Colón	1,2Y5
3-36	Corredor Francisco Bilbao	1,2Y5
3-37	Corredor Las Condes	1,2Y5
4-02	Paseo El Golf Norte / Don Carlos	1,2Y3
4-03	Paseo El Golf Sur / Calles	1,2Y3
2-05	Av. Parque Alonso de Córdova – Sebastián Piñera	1,3Y5
2-07	Av. Parque Sánchez Fontecilla	1,3Y5
3-26	Calle Unzuño	3,4Y5
3-27	Calle Albacete	3,4Y5
3-28	Calle Nuestra Señora de los Ángeles	3,4Y5
3-29	Calle Pío XI	3,4Y5
2-03	Av. Parque Avenida Plaza	1,3Y5
2-04	Av. Parque Charles Hamilton - Av. Del Monte	1,3Y5
3-42	Y- Andrés Bello / Isidora Goyenechea	1Y2
3-43	Intercambio Modal Manquehue	1Y2
3-44	Intercambio Modal Los Dominicos	1Y2
4-01	Canal San Carlos	2,3Y4
4-02	Rolonda Atenas	2,3Y4
1-01	Parque y Corredor Pie Andino	1Y2
3-01	Ciclovia Padre Hurtado	1Y3
3-05	Ciclovia Isabel La Católica - Alexander Fleming	1Y3
3-07	Ciclovia Avenida Plaza	1Y3
3-09	Ciclovia Charles Hamilton - Av. Del Monte	1Y3
4-01	Paseo Diaguitas	1,2Y4
4-02	Paseo Los Vilos	1,2Y4
3-02	Ciclovia Paul Harris	1Y3

Continúa en página 132.

ESPACIO PÚBLICO: MATRIZ PRIORIZADA DE ESTRATEGIAS, PROYECTOS Y/O ACCIONES										
PROCESO PARTICIPACION CIUDADANA										
CALIFICACION EJE ESTRATEGICO	RESULTADOS VALORACION COMUNITARIA					CALIFICACIONES PONDERADAS				PRIORIDAD CIUDADANA
	CALIFICACION OBJETIVOS					EJE ESTRATEGICO	OBJETIVOS	ATRIBUTOS PROYECTO	TOTAL	
	OB_01	OB_2	OB_3	OB_4	OB_5					
4	5		3		2	1,60	3,00	3,53	8,13	1
4	5		3		2	1,60	3,00	3,45	8,05	2
5	4	3			1	2,00	2,40	3,60	8,00	3
5	4	3			1	2,00	2,40	3,60	8,00	3
5	4	3			1	2,00	2,40	3,60	8,00	3
5	4	3			1	2,00	2,40	3,60	8,00	3
5	4	3			1	2,00	2,40	3,60	8,00	3
2	3	5	4			0,80	3,60	3,60	8,00	3
2	3	5	4			0,80	3,60	3,60	8,00	3
4	5		3		2	1,60	3,00	3,38	7,98	10
4	5		3		2	1,60	3,00	3,38	7,98	10
5			2	5	1	2,00	2,40	3,45	7,85	12
5			2	5	1	2,00	2,40	3,45	7,85	12
5			2	5	1	2,00	2,40	3,45	7,85	12
5			2	5	1	2,00	2,40	3,45	7,85	12
4	5		3		2	1,60	3,00	3,23	7,83	16
4	5		3		2	1,60	3,00	3,15	7,75	17
5			2	5		2,00	2,10	3,60	7,70	18
5	4	3				2,00	2,10	3,60	7,70	18
5	4	3				2,00	2,10	3,60	7,70	18
2		5	4	2		0,80	3,30	3,60	7,70	18
2		5	4	2		0,80	3,30	3,60	7,70	18
3	4	5				1,20	2,70	3,60	7,50	23
5	4		2			2,00	1,80	3,45	7,25	24
5	4		2			2,00	1,80	3,45	7,25	24
5	4		2			2,00	1,80	3,45	7,25	24
5	4		2			2,00	1,80	3,45	7,25	24
2	3	5		2		0,80	3,00	3,45	7,25	24
2	3	5		2		0,80	3,00	3,45	7,25	24
5	4		2			2,00	1,80	3,38	7,18	30

b) NO; y. c) No sabe. La opción SI obtuvo 1.405 preferencias, equivalente al 79,60% del total de participantes; la opción NO, 196 preferencias, con el 11,10% de total; y, 165 personas se inclinaron por manifestar que no saben, lo que corresponde al 9,30% del total de participantes en la consulta pública.

En consideración a las calificaciones obtenidas de la consulta pública y aplicadas a los 57 proyectos, obras y/o acciones propuestas, la priorización de éstos se ofrece en la Tabla N° 8.

Como es observable en la Tabla citada las prioridades ciudadanas modifican las prioridades técnicas que se aprecian en la Tabla N° 7.

Así es que, el Parque y Corredor Pie Andino da paso a la Av. Parque Paul Harris en el primer lugar. Le siguen, en los primeros diez lugares los siguientes: Av. Parque Padre Hurtado; Corredor Apoquindo; Corredor Padre Hurtado; Corredor Cristóbal Colón; Corredor Francisco Bilbao; Corredor Las Condes; Paseo El Golf Norte / Don Carlos y calles asociadas; Paseo El Golf Sur / Callao y calles asociadas; Av. Parque Alonso de Córdova -Sebastián Piñera; y, Av. Parque Sánchez Fontecilla.

Sin perjuicio de lo anterior y tomando en consideración que la consulta, con acuerdo a la Ley, no es vinculante, se optó por ofrecer al Concejo Municipal de Las Condes una priorización de proyectos que incorporara tanto la visión de la comunidad como la visión técnica, para lo cual se definió ponderar ambas calificaciones al cincuenta por ciento, con el propósito de obtener una calificación técnica ajustada por la visión comunitaria. Este resultado se observa en la Tabla N° 9.

### 05D.- Priorización de Proyectos, Obras y/o Acciones

Como se ha indicado, con el propósito de colaborar en la decisión que debe adoptar el Concejo Municipal, se propuso una priorización que considerara tanto la experiencia técnica en la valoración de los proyectos como las percepciones de la comunidad, la cual en forma previa a la Sesión Ordinaria que tratará la aprobación de este Plan, fue expuesta en la Comisión de Ciudad, Urbanismo y Transporte, a fin de que pudiesen estudiarla.

La Priorización Final de los proyectos, obras y/o acciones del PIIMEP de la comuna de Las Condes se puede observar en la Tabla N° 9. En ella se informan las calificaciones finales, técnicas y comunitarias, para cada proyecto, obra y/o acción y, el promedio entre ambas, cifra que determina el orden de prioridad propuesto.

Se puede observar que las dos primeras prioridades recaen en proyectos del lineamiento o ejes estratégico Espacios Públicos Inclusivos, correspondiente al Paseo El Golf Norte / Don Carlos y el conjunto de vías asociadas a esa zona: Carmencita, Augusto Leguía Norte, Reyes Lavalle y Magdalena, seguido del Paseo El Golf Sur / Callao y sus vías asociadas: El Bosque Central, Vecinal, Augusto Leguía Sur, San Crescente, Enrique Foster Sur y Hundaya.

En la tercera y cuarta prioridad se encuentran los proyectos Av. Parque Paul Harris (comprende dos tramos, con un total de 9,32 km de longitud de trabajos) y Av. Parque Padre Hurtado (comprende dos tramos, con una longitud de 4,71 km de trabajos), respectivamente; ambos integran el conjunto de proyectos del lineamiento Infraestructura Verde Sustentable.

También en la cuarta prioridad está el Parque y Corredor Pie Andino, perteneciente al eje estratégico Paisaje Natural Precordillerano, que integra una superficie de 468.628 m² y una longitud de 12,16 km.

## PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS

PLAN		
EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO, TIPO O CATEGORÍA DE PROYECTO, CÓDIGO Y NOMBRE DE PROYECTO		OBJETIVOS PIIMEP ASOCIADOS
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	
3-11	Ciclovia Tomás Moro - Chesterton	1Y3
3-30	Consolidación Paul Harris	1Y5
3-31	Consolidación Francisco Bulnes Correa	1Y5
4-01	Barrio Cooperativas Colón Oriente	1,3Y4
4-05	Barrio San Pascual y La Capilania	1Y4
4-14	Parque Los Dominicos	2Y3
3-20	Ciclovia La Gloria	1Y3
3-25	Ciclovia Los Pozos (frente de Marín de Zamora)	1Y3
3-19	Ciclovia Sebastián Elcano	1Y3
7-14	Ruta Verde Isabel La Católica - Alexander Fleming	2,4Y5
7-15	Ruta Verde Tomás Moro - Chesterton	2,4Y5
7-09	Ruta Verde Martha de Zamora - Alonso de Camargo	2,4Y5
7-11	Ruta Verde General Blanche	2,4Y5
3-03	Rampa Accesible Pasarela Plaza Brasil	4
3-04	Rampa Accesible Pasarela Kennedy -- Manquehue	4
3-01	Parque Cerro Calén	2
3-02	Parque Cerro Calén / Av. Apoquindo	1Y3
3-03	El Golf / Av. Presidente Errazuriz	1Y3
3-04	Parque Quebrada Codos Norte y Sur	3Y4
3-05	Parque Quebrada San Francisco	3Y4
3-06	Parque Quebrada Apoquindo	3Y4
3-07	Parque Cerro Apoquindo	2
3-08	Cerro San Luis / Calle Rosario Orrego	2Y3
3-09	Acceso por Av. Plaza	1
3-10	Acceso por Quebrada San Francisco	1
3-11	Pasaje Colón	3
3-12	Pasaje Lorena Warren	3

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

PACIO PÚBLICO: MATRIZ PRIORIZADA DE ESTRATEGIAS, PROYECTOS Y/O ACCIONES										
PROCESO PARTICIPACION CIUDADANA										
CALIFICACION EJE ESTRATEGICO	RESULTADOS VALORACION COMUNITARIA					CALIFICACIONES PONDERADAS				PRIORIDAD CIUDADANA
	CALIFICACION OBJETIVOS					EJE ESTRATEGICO	OBJETIVOS	ATRIBUTOS PROYECTO	TOTAL	
	OB_01	OB_2	OB_3	OB_4	OB_5					
5	4		2			2,00	1,80	3,38	7,18	30
5	4				1	2,00	1,50	3,60	7,10	32
5	4				1	2,00	1,50	3,60	7,10	32
2	3		4	2		0,80	2,70	3,60	7,10	32
2	3		4	2		0,80	2,70	3,60	7,10	32
2		5	4			0,80	2,70	3,60	7,10	32
5	4		2			2,00	1,80	3,15	6,95	37
5	4		2			2,00	1,80	3,15	6,95	37
5	4		2			2,00	1,80	3,08	6,88	39
4		4		1	2	1,60	2,10	2,93	6,63	40
4		4		1	2	1,60	2,10	2,93	6,63	40
4		4		1	2	1,60	2,10	2,85	6,55	42
4		4		1	2	1,60	2,10	2,85	6,55	42
5				5		2,00	1,50	2,85	6,35	44
5				5		2,00	1,50	2,85	6,35	44
3		5				1,20	1,50	3,15	5,85	46
1	5		3			0,40	2,40	3,00	5,80	47
1	5		3			0,40	2,40	3,00	5,80	47
3			3	2		1,20	1,50	3,08	5,78	49
3			3	2		1,20	1,50	3,08	5,78	49
3		5				1,20	1,50	3,00	5,70	52
1		4	3			0,40	2,10	3,00	5,50	53
3	4					1,20	1,20	2,93	5,33	54
3	4					1,20	1,20	2,93	5,33	54
2			4			0,80	1,20	2,70	4,70	56
2			4			0,80	1,20	2,70	4,70	56

Además, comparten la misma cuarta prioridad, cinco proyectos del eje estratégico Red de Movilidad Integrada, estos son: Corredor Apoquindo, Corredor Padre Hurtado, Corredor Cristóbal Colón, Corredor Bilbao y Corredor Las Condes. Cada uno de estos proyectos establece los tramos en los cuales se encuentra dividido para llevar adelante su ejecución, toda vez que necesariamente deben materializarse por etapas, dada la cuantía de recursos que precisarían. El Corredor Apoquindo es el único que se encuentra ideado en una sola etapa de 2,06 km de longitud, con el propósito de unificar la imagen de esta importante arteria comunal en el tramo comprendido entre Av. Manquehue y el Parque Los Dominicos (Zona Típica). Los proyectos código 5-01 Circuito Patrimonial Apoquindo (identificado en las Tablas con el nombre Los Dominicos / Apoquindo) y 5-03 Circuito Patrimonial El Golf (denominado en las Tablas El Golf / Av. Presidente Errázuriz), se ubican en quincuagésima primera prioridad. Estos proyectos también se encuentran divididos en tramos de ejecución.

Figura N° 78  
Primera Prioridad: Paseo el Golf Norte / Don Carlos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 79  
Segunda Prioridad: Paseo El Golf Sur / Augusto Leguía Sur



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Tabla N° 9  
Tabla de Calificaciones y Prioridades Final de los Proyectos, Obras y/o Acciones con Participación Ciudadana

PIIMEP: MATRIZ PRIORIZADA DE PROYECTOS, OBRAS Y/O ACCIONES					
PLAN					
EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO, TIPO O CATEGORÍA DE PROYECTO, CÓDIGO Y NOMBRE DE PROYECTO	CALIFICACIONES AJUSTADAS			PRIORIDAD	
	TÉCNICA	COMUNIDAD	PROMEDIO		
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO				
4-00	Paseo El Golf Norte / Don Carlos	8,00	8,00	8,00	1
4-01	Paseo El Golf Sur / La Olla	8,00	8,00	8,00	1
2-01	Av. Parque Paul Harris	7,83	8,13	7,98	2
1-01	Parque y Corredor Pía Andino	8,30	7,50	7,90	3
2-02	Av. Parque Padre Hurtado	7,75	8,05	7,90	4
3-33	Corredor Apoquindo	7,80	8,00	7,90	4
3-34	Corredor Padre Hurtado	7,80	8,00	7,90	4
3-35	Corredor Cristóbal Colón	7,80	8,00	7,90	4
3-36	Corredor Francisco Bilbao	7,80	8,00	7,90	4
3-37	Corredor Las Comas	7,80	8,00	7,90	4
2-05	Av. Parque Alonso de Córdova – Sebastián Piñera	7,68	7,98	7,83	11
2-07	Av. Parque Sánchez Fontecilla	7,68	7,98	7,83	11
2-03	Av. Parque Avenida Plaza	7,53	7,83	7,68	13
2-04	Av. Parque Charles Hamilton - Av. Del Monte	7,45	7,75	7,60	14
3-43	Intercambio Modal Manquehue	7,50	7,70	7,60	14
3-44	Intercambio Modal Los Dominicos	7,50	7,70	7,60	14
4-02	Paseo Diaguitas	7,55	7,25	7,40	17
4-03	Paseo Los Vilos	7,35	7,25	7,40	17
4-04	Canal San Carlos	7,10	7,70	7,40	17
4-05	Helonda Aleoas	7,10	7,70	7,40	17
4-06	Barrio Cooperativas Colón Oriente	7,40	7,10	7,25	21
3-01	Ciclovia Padre Hurtado	7,05	7,25	7,15	22
3-05	Ciclovia Isabel La Católica - Alexander Fleming	7,05	7,25	7,15	22
3-07	Ciclovia Avenida Plaza	7,05	7,25	7,15	22
3-09	Ciclovia Charles Hamilton - Av. Del Monte	7,05	7,25	7,15	22
3-26	Calle Unamuno	6,45	7,85	7,15	22
3-27	Calle Albacete	6,45	7,85	7,15	22
3-28	Calle Nuestra Señora de los Angeles	6,45	7,85	7,15	22
3-29	Calle Pía XI	6,45	7,85	7,15	22
3-02	Ciclovia Paul Harris	6,98	7,18	7,08	20

Continúa en página siguiente.

PIIMEP: MATRIZ PRIORIZADA DE PROYECTOS, OBRAS Y/O ACCIONES					
PLAN					
EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO, TIPO O CATEGORÍA DE PROYECTO, CÓDIGO Y NOMBRE DE PROYECTO	CALIFICACIONES AJUSTADAS			PRIORIDAD	
	TÉCNICA	COMUNIDAD	PROMEDIO		
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO				
3-11	Ciclovia Tomás Moro - Chesterton	6,99	7,18	7,09	30
3-12	Estacionamientos Bicicletas - I - Andrés Bello / Isidora Goyenechea	6,30	7,10	1,00	39
3-20	Ciclovia La Gloria	6,75	6,95	6,85	33
3-25	Ciclovia Los Pozos (remate de Martín de Zamora)	6,75	6,95	6,85	33
3-30	Consolidación Paul Harris	6,60	7,10	6,85	33
3-31	Consolidación Francisco Buhnes Correa	6,60	7,10	6,85	33
3-32	Barrio San Pascual y La Capitania	6,50	7,10	6,80	37
3-33	Parque Los Dominicos	6,50	7,10	6,80	37
3-19	Ciclovia Sebastián Elcano	6,68	6,88	6,78	32
3-15	Ruta Verde Isabel La Católica - Alexander Fleming	6,63	6,63	6,63	40
3-16	Ruta Verde Tomás Moro - Chesterton	6,63	6,63	6,63	40
3-18	Ruta Verde Martín de Zamora - Alonso de Camargo	6,55	6,55	6,55	42
3-17	Ruta Verde General Blanche	6,55	6,55	6,55	42
3-13	Parque Quebrada Codos Norte y Sur	6,58	5,78	6,18	44
3-14	Parque Quebrada San Francisco	6,58	5,78	6,18	44
3-10	Parque Quebrada Apoquindo	6,58	5,78	6,18	44
3-11	Parque Cerro Calán	6,35	5,85	6,10	47
3-12	Parque Cerro Apoquindo	6,20	5,70	5,95	46
3-18	Acceso por Av. Plaza	6,43	5,33	5,88	49
3-18	Acceso por Quebrada San Francisco	6,43	5,33	5,88	49
3-34	Los Dominicos / Av. Apoquindo	5,80	5,80	5,80	51
3-35	El Golf / Av. Presidente Errazuriz	5,80	5,80	5,80	51
3-36	Rampa Accesible Pasarela Plaza Brasilia	5,25	6,35	5,80	53
3-37	Rampa Accesible Pasarela Kennedy - Nanquehue	5,25	6,35	5,80	53
3-38	Cerro San Luis / Calle Rosario Orrego	5,50	5,50	5,50	53
3-39	Pasaje Colón	4,40	4,70	4,55	56
3-40	Pasaje Lorena Warren	4,40	4,70	4,55	56

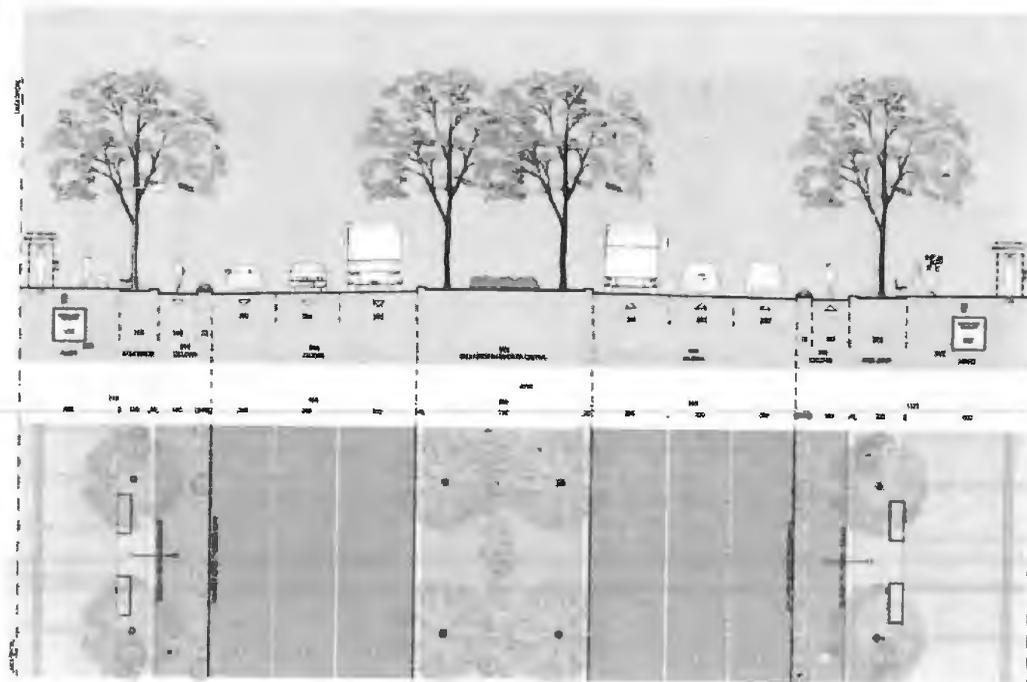
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 80  
Cuarta Prioridad: Corredor de  
Av. Cristóbal Colón



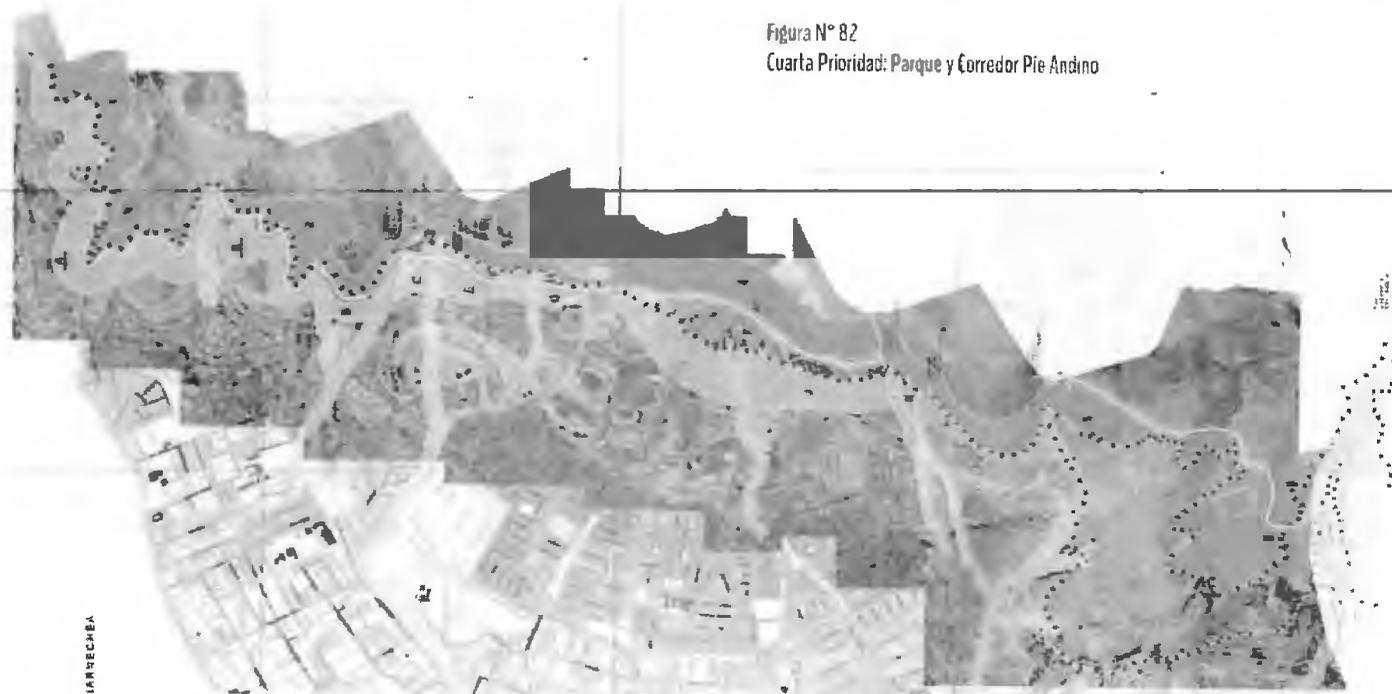
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 81  
Cuarta Prioridad: Corredor Av. Las Condes  
Perfil Tipo: Bandejón Central y Tres Pistas por  
Sentido de Tránsito (2 vehiculares y 1 buses)



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 82  
Cuarta Prioridad: Parque y Corredor Pie Andino





141

05E\_ PLANO DE LOCALIZACIÓN DE PROYECTOS, OBRAS Y/O ACCIONES







## índice de figuras y tablas

Figura N° 1	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago	14	Figura N° 37	Delitos de Tráfico y Consumo de Drogas	62
Figura N° 2	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago	15	Figura N° 38	Robo a Corriente	62
Figura N° 3	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago	15	Figura N° 39	Robo con Violencia, Interdicción o Retención de Víctimas	62
Figura N° 4	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago	15	Figura N° 40	Robo a Dominio	62
Figura N° 5	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago	15	Figura N° 41	Red Municipal de Cámaras, Enero 2024	63
Figura N° 6	Temor a Latrocinio y Robos por Ciudad de Origen	17	Figura N° 42	Índice de Seguridad de Las Comas por Municipio	64
Figura N° 7	Alternativas de Educación en Ciudad Más Regular de Comuna 1992	18-19	Figura N° 43	Tabla y Gráfico Promedio de Residuos Generados por Habitante de la Comuna de Maipú	64
Figura N° 8	Infografía de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible	23	Figura N° 44	Voluntad Relevante	68
Figura N° 9	Diagrama 1: Contenido de la Nueva Agenda Urbana	25	Figura N° 45	Iniciativas Relevantes	68
Figura N° 10	Diagrama 2: Mecanismos de Interacción	26	Figura N° 46	Infraestructura Urbana Existente	69
Figura N° 11	Objetivo Central, Principios y Ámbitos de la PUUD	28	Figura N° 47	Servicio de Transporte Público	71
Figura N° 12	Síntesis de la Política Nacional de Transportes Urbanos	29	Figura N° 48	Planificación de Movilidad Sostenible	72
Figura N° 13	Frecuencia Recorridos de la ERD RM 2025	32	Figura N° 49	Origen Pasajeros Metro y RED	74
Figura N° 14	Síntesis de las Cajas Estructurales del Diagnóstico de la ERD RM 2025	33	Figura N° 50	Destino Pasajeros Metro y RED	74
Figura N° 15	Análisis de Acción según Lineamientos Estratégicos de la ERD RM 2025	34	Figura N° 51	Áreas de Estacionamiento Público con Sensores Inteligentes	76
Figura N° 16	Ejes de Desarrollo y Densificación de Corredores Urbanos y Áreas Intermedias Protegidas en Baja Altura	37	Figura N° 52	Ubicación de los Sensores de Fluido en el Territorio Urbano	78
Figura N° 17	Estrategia de Localización de Equipamiento en el PRCUC	37	Figura N° 53	Localización de los Principales Elementos Constitutivos del Transporte Público	79
Figura N° 18	Proyectos Estratégicos Asociados al PRCUC	38-39	Figura N° 54	Planificación Urbana Acumulativa	81
Figura N° 19	Imágenes Estación Parque Anicimo	40	Figura N° 55	Establecimientos Educativos Públicos y Universitarios	82
Figura N° 20	AVO Proyecto de Pasaje y Espacio Público - Tramo Renato Sánchez / Albornoz	41	Figura N° 56	Establecimientos Deportivos	83
Figura N° 21	AVO Proyecto de Pasaje y Espacio Público - Propuesta de Zonas con Juegos Infantiles en Tramos de la Comuna	41	Figura N° 57	Establecimientos de Salud Pública - Privada	83
Figura N° 22	Estación Intermodal Escuela Matar - Imagen Referencial de Acceso a Andenes	42	Figura N° 58	Servicios Públicos	84
Figura N° 23	Estación Canal San Carlos (en Nueva Totalidad de Televisión Recreativa)	43	Figura N° 59	Densidad de Población	89
Figura N° 24	Maestr Plan Parque Los Dominicos	42	Figura N° 60	Estratificación Socioeconómica 2015	91
Figura N° 25	Maestr Plan Parque Cerro Apoquindo	43	Figura N° 61	Masa de Cerebro de Localización de Adultos Mayores	96
Figura N° 26	Preservación del Primer Lugar en Concurso Público	44	Figura N° 62	Política Migrante	97
Figura N° 27	Render's en Proyecto Casado del Concurso Público	44	Figura N° 63	Imagen Objetivo para el Plan de Nación Precoordinación	103
Figura N° 28	Proyecto Dirección de Tránsito y Transporte Público	45	Figura N° 64	Estrategias, Proyectos y/o Acciones para el Plan de Nación Precoordinación	103
Figura N° 29	Tasado Parque Po Anderson y Camino Po Anderson en el Plan Regulador Comunal y Tránsito Alternativo	46	Figura N° 65	Imagen Objetivo para la Infraestructura Verde Sostenible	106
Figura N° 30	Proyectos Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025	47	Figura N° 66	Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Infraestructura Verde Sostenible	106
Figura N° 31	Elementos Relevantes de la Geomorfología Comunal	54	Figura N° 67	Imagen Objetivo para la Red de Movilidad Integrada	109
Figura N° 32	Áreas Verdes	55	Figura N° 68	Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Red de Movilidad Integrada	109
Figura N° 33	Deficit de Rutas y Parque Público	56	Figura N° 69	Imagen Objetivo para los Espacios Públicos Inclusivos	112
Figura N° 34	Estructura Verde Comunal de Las Comas	57	Figura N° 70	Estrategias, Proyectos y/o Acciones para los Espacios Públicos Inclusivos	112
Figura N° 35	Parque Nacional Estadio	60	Figura N° 71	Imagen Objetivo para la Identidad y Memoria	115
Figura N° 36	Actividades en el Espacio Público Ferial, Cien en Tu Plaza y Huerta Comunitaria	61	Figura N° 72	Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Identidad y Memoria	115
			Figura N° 73	Imagen Objetivo Integral	117
			Figura N° 74	Propuesta PIMEP Las Comas	122 - 123
			Figura N° 75	Captas de Pantalla de la Plataforma de Participación Ciudadana Asociada al PIMEP	131

Figura N° 76	Calificaciones de la Comunidad para los Lineamientos o Ejes Estratégicos	133	Tabla N° 2	Número de Vehículos en Circulación Motorizados y No Motorizados – 2022	72
Figura N° 77	Calificaciones de la Comunidad para los Objetivos Asociados a los Lineamientos o Ejes Estratégicos	134	Tabla N° 3	Número de Vehículos en Circulación por Llave, 2022	73
Figura N° 78	Primera Prioridad: Paseo El Golf Norte / Don Carlos	138	Tabla N° 4	Siervicio de Tránsito en la Región Metropolitana, Comuna de Las Condes – 2022	73
Figura N° 79	Segunda Prioridad: Paseo El Golf Sur / Augusto Leguía Sur	138	Tabla N° 5	Distribución de la Población Comunal por Rango de Edad y Unidad Vecinal, 2024	88
Figura N° 80	Cuarta Prioridad: Comedor de Av. Las Condes Puffi Tawa	139	Tabla N° 6	Forma Registro Social de Hogares (RSH) según Unidades Vecinales	90
Figura N° 81	Bandopán Central y Tres Pistas por Sentido de Tránsito (2 vehiculares y 1 buses)	140	Tabla N° 7	Tabla de Calificaciones y Prioridades de los Proyectos, Obras y/o Acciones	126 – 129
Figura N° 82	Cuarta Prioridad: Parque y Corredor Pro Arzobispo	140	Tabla N° 8	Tabla de Calificaciones y Prioridades de los Proyectos, Obras y/o Acciones con Participación Ciudadana	134 – 137
Grafico N° 1	Participación en Consulta Pública por Género	132	Tabla N° 9	Tabla de Calificaciones y Prioridades Finales de los Proyectos, Obras y/o Acciones	138 – 139
Grafico N° 2	Distribución Etaria en Consulta Pública por Rango de Edad	132			
Tabla N° 1	Toneladas de Residuos Recolectados en la Comuna de Las Condes con Disposición en Relleno Sanitario	44			

## bibliografía

- Alchapar, N., Correa, E. y M. Cantón (2012). Índice de Reflectancia Solar de Revestimientos Verticales: potencial para la mitigación de la isla de calor urbana. *Revista Ambiente Construido*, Vol. 12, N° 3, p. 107 – 123; Asociación Nacional de Tecnología de los Ambientes Construidos; Río de Janeiro.
- Altike, P. (2013). *Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970*; STOQ Editorial, Santiago, Chile.
- ARCADIS (2024). *The Arcadis Sustainable Cities Index 2024. 2.000 days to achieve a sustainable future*. En: *The Arcadis Sustainable Cities Index 2024*.
- Asociación de Investigadores de Mercado (AIM). Descargables en: <https://aimchile.cl/gse-chile/>.
- Biblioteca del Congreso Nacional. Estadísticas Territoriales. Tasa de Natalidad, 2017 y 2020. En: <https://www.bcn.cl/siit/estadisticasterri toriales/resultados-consulta?id=351070>.
- Biblioteca del Congreso Nacional. Reportes Comunales. Comuna de Las Condes 2024. En: [https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas\\_v.html?anno=2024&idcom=13114](https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2024&idcom=13114).
- Biblioteca Congreso Nacional. Reportes Comunales. Comuna de Las Condes 2023. Indicadores Educativos. En: [https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas\\_v.html?anno=2023&idcom=13114](https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2023&idcom=13114).
- Camagni, Roberto (2005). *Economía Urbana*; Antoni Bosch Editor; Barcelona, España.
- Cámara Chilena de la Construcción e Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile. Índice de Calidad de Vida Urbana 2022, Resumen Ejecutivo. En <https://estudiosurbanos.uc.cl/wpcontent/uploads/2023/05/Informe-Ejecutivo-ICVU2022-1.pdf>.
- Cámara Chilena de la Construcción y Universidad Adolfo Ibáñez. Indicador de Bienestar Territorial (IBT) (2012 - 2017) En: <https://bienestarterritorial.cl/comparar/indicadores/>
- Corporación Ciudades. Atlas de Bienestar Territorial. En: <https://corporacionciudades.cl/atlas-de-bienestar-territorial/>.
- Devoto M., Carolina (2023). Diagnóstico Plataforma Socio Ecológica e Infraestructura Verde. Informe Preliminar Actualización PRC – LC. Municipalidad de Las Condes, Dirección de Asesoría Urbana.
- Diano Oficial de la República de Chile (2021). DS (MINVU) N° 17 Aprueba Política Nacional de Parques Urbanos. N° 42.980.
- Easton, G.; Boroschek, R.; Rebolledo, S.; Inzulza, J.; Ejsmentewicz, D.; Vergara, P. y Giesen, E. (2022). *La Falla San Ramón y la sostenibilidad del piedemonte de Santiago: Recomendaciones para la política pública*. Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo de la Universidad de Chile, Santiago.
- Easton, G.; Inzulza, J.; y Pérez, S. (2020). *Situación del cerro Calán con respecto a la Falla San Ramón y pertinencia de un museo de sitio en Santiago, Chile*. Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas; Santiago, Chile. En: <https://www.parquecerrocalan.cl/wpcontent/uploads/2020/10/Estudio-Falla-de-San-Ramon.pdf>.
- Gehl, J. y L. Gemzoe (1996). *Public Spaces Public Life*. Danish Architectural Press, Copenhagen, Dinamarca.
- Gobierno Regional de la Región Metropolitana de Santiago (2024). *Estrategia Regional de Desarrollo 2024 – 2035*. Gobierno de Santiago y Pontificia Universidad Católica de Chile. En: [https://www.gobiernosantiago.cl/wpcontent/uploads/2024/07/ERD-RM\\_2035.pdf](https://www.gobiernosantiago.cl/wpcontent/uploads/2024/07/ERD-RM_2035.pdf).
- Gobierno Regional Metropolitano de Santiago y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2014). *Estrategia Regional de Desarrollo, Capital Ciudadana 2012 – 2021*. División de Planificación y Desarrollo, Departamento de Planificación Regional. En: [https://www.gobiernosantiago.cl/wpcontent/uploads/2014/doc/estrategia/Estrategia\\_Regional\\_de\\_Desarrollo\\_Region\\_Metropolitana\\_2012-2021.pdf](https://www.gobiernosantiago.cl/wpcontent/uploads/2014/doc/estrategia/Estrategia_Regional_de_Desarrollo_Region_Metropolitana_2012-2021.pdf).
- Larraín, Carlos J. (1952). *Las Condes*. Editorial Nascimento. Santiago, Chile. En: Biblioteca de la Universidad de Chile.
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia, Servicio Nacional de la Discapacidad, Departamento de Evaluación y Estudios (2023). *III Estudio Nacional de la Discapacidad en Chile*.
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (2023). *Diagnóstico de Siniestros de Tránsito en la Región Metropolitana. Año 2022*. Disponible en: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2023/06/Metropolitana-20221.pdf>.
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2013). *Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025*. Santiago, Chile: Ograma Impresiones. Disponible en: [https://www.mtt.gob.cl/wpcontent/uploads/2014/02/plan\\_maestro\\_2025\\_2.pdf](https://www.mtt.gob.cl/wpcontent/uploads/2014/02/plan_maestro_2025_2.pdf)
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2021). *Política Nacional de Parques Urbano. Más y mejores parques para Chile*. Santiago, Chile: Ograma Impresores. Disponible en: <https://www.minvu.gob.cl/wp-content/uploads/2020/05/Libro-de-la-Poli%CC%81tica-Nacional-de-Parques-Urbanos.pdf>.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, División de Desarrollo Urbano (2020). *Circular Ord. N° 324; Aplicación Título V de la Ley General de Urbanismo y Construcciones*, introducido por la Ley N° 20.958. En: <https://www.minvu.gob.cl/wpcontent/uploads/2019/06/DDU439.pdf>.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y Geociudad Consultores (2018). *Guía para la Elaboración de Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIEP)*. Disponible en: <https://cndu.gob.cl/wp-content/uploads/Guia%20PNUD%20Ajustada.pdf>.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2017). *Manual de elementos urbanos sustentables. Tomo I: Sustentabilidad en el espacio público y recomendaciones para Chile*. Santiago, Chile: Grupo Donnebaum. Disponible en: <https://csustentable.minvu.gob.cl/wp-content/uploads/2018/03/MANUAL-DE-ELEMENTOS-URBANOS-SUSTENTABLES-TOMO-I.pdf>.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2015). *Espacios Públicos Urbanos. Vialidad Ciclo-inclusiva. Recomendaciones de diseño*. Santiago, Chile: Editora e Imprenta Maval Ltda. Disponible en: [https://www.minvu.cl/wp-content/uploads/150506%20MANUAL%20FINAL\\_red.pdf](https://www.minvu.cl/wp-content/uploads/150506%20MANUAL%20FINAL_red.pdf).

Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2014). *Política Nacional de Desarrollo Urbano. Volumen 4*. En: [https://cndt.cl/wp-content/uploads/2024/03/Política\\_Nacional\\_de\\_Developmento\\_Urbano-1.pdf](https://cndt.cl/wp-content/uploads/2024/03/Política_Nacional_de_Developmento_Urbano-1.pdf).

Ministerio de Vivienda y Urbanismo, *Secretaría Regional Ministerial Metropolitana* (2011). Estudio "Riesgo y Modificación PRMS Falla San Ramón" (Informe ID N°640-27-LPIO). Teritorio y Ciudad Consultores.

MOVE Mobility (2019). *Smart Moving Las Condes*. División Smart Moving Cities. Holanda. [<https://movemobility.nl>].

Municipalidad de Las Condes, *Dirección de Asesoría Urbana* (2023). Proyecto de Actualización del Plan Regulador Comunal, Etapa de Elaboración de Imagen Objetivo y Alternativas de Estructuración. Documento Preliminar de Trabajo.

Municipalidad de Las Condes, *Secretaría Comunal de Planificación* (2021). Plan de Desarrollo Comunal 2022 – 2025. En: [https://archivos.lascondes.cl/descargas/transparencia/plan\\_desarrollo\\_comunal/Plan-de-Desarrollo-Comunal-2022-2025-LasCondes.pdf](https://archivos.lascondes.cl/descargas/transparencia/plan_desarrollo_comunal/Plan-de-Desarrollo-Comunal-2022-2025-LasCondes.pdf).

Municipalidad de Las Condes, *Dirección de Desarrollo Comunitario, Departamento de Planificación Social y Estudios* (2019). Diagnóstico Social Comunal.

Municipalidad de Las Condes, *Departamento de Asesoría Urbana*. Memoria Explicativa Modificación N° 2 al Plan Regulador Comunal Las Condes, diciembre 2003.

Organización de las Naciones Unidas, *Secretaría Hábitat III* (2017). Nueva Agenda Urbana. En: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>.

Organización de las Naciones Unidas, *Asamblea General* (2016). Resolución 71/256. Nueva Agenda Urbana. En: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n16/466/60/pdf/n1646660.pdf?..:text=La%20Nueva%20Agenda%20Urbana%20reconoce,activa%20y%20sin%20gular%20en%20las>.

Organización de las Naciones Unidas, *Asamblea General* (2015). Resolución 70/1. Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. En: <https://digitallibrary.un.org/record/3923923?ln=en&v=pdf#record-files-collapse-header>.

ONU-Hábitat (2020). *La Nueva Agenda Urbana Ilustrada*. Edición en español: Centro Urbano Roxana Fabris; Horacio Urbano. En: <https://onu-habitat.org/images/Publicaciones/Nueva-Agenda-Urbana-Illustrada.pdf>.

Pérez de Arce A., M. (2014). Mario Pérez de Arce Lavín (1917 – 2010): *Arquitectura, Docencia y Sentido Común*. En: *Revista AOA N° 26*, Arquitectura Chilena, Agosto; Publicación de la Asociación de Oficinas de Arquitectura – Chile.

NACTO y *Global Designing Cities Initiative* (2020). *Guía global de diseño de calles* (Secretaría de Movilidad del Distrito Capital, Trad.). Bogotá, Colombia: Lemoine Editores. (Obra original publicada en 2016).

Quintero, L y Quintero, J. (2019). *Infraestructuras verdes vivas: características tipológicas, beneficios e implementación*. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 12 (23). Disponible en: <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/25909>.

Ringeling P., Eugenio (1985). *Las Condes: un lugar en la historia*. Corporación Cultural de Las Condes (editora); Santiago de Chile.

Rueda, Salvador (2022). *Carta para la Planificación Ecosistémica de Ciudades y Metrópolis*. Icaria Editorial, Colección Ecología Urbana.

Sarricolea, Pablo. (2012). *La isla de calor urbana de superficie y sus factores condicionantes. El caso del área metropolitana de Santiago de Chile* [Tesis de Doctorado. Departamento de Geografía Física y Análisis de la Universidad de Barcelona]. En: <https://www.tdx.cat/handle/10803/86936#page=15>.

SECTRA y Observatorio Social Universidad Alberto Hurtado. *Actualización y recolección de información del sistema de transporte urbano, IX Etapa: Encuesta Origen Destino Santiago 2012*. Encuesta origen destino de viajes 2012 (Documento Difusión). Disponible en: <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle.asp?mf=3253>.

Stephens, R. (1999). *Espacio Urbano, Delito y Prevención*. Ponencia al Congreso Ciudades de Madrid, documento basado en exposición del CPTEO a la Fundación Paz Ciudadana (Chile). En: <https://www.madrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/TemaEmergencias/PonenciasCongresoCiudades/Ficheros/Parte2.3.pdf>.

Trivelli O., Pablo (2024). *Mercado de Suelo Urbano Área Metropolitana de Santiago, Primer Trimestre 2024*, Boletín N° 167. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. En: <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2024/05/DOC-Trivelli-167-2.pdf>.

Villanueva-Solis, J., Ranfta, A. y Quintanilla-Montoya, A. (2013). *Isla de Calor Urbana: Modelación Dinámica y Evaluación de medidas de Mitigación en Ciudades de Clima árido Extremo*. *Información Tecnológica*, 24 (1). Disponible en: <https://www.scielo.cl/pdf/infotec/v24n1/art03.pdf>.

