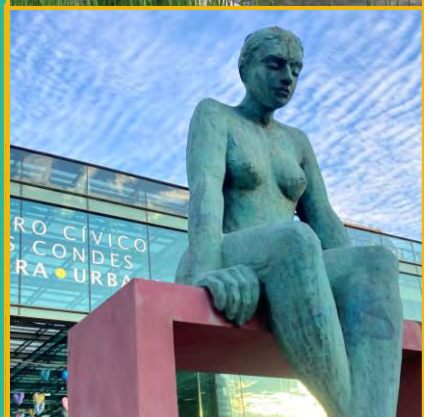
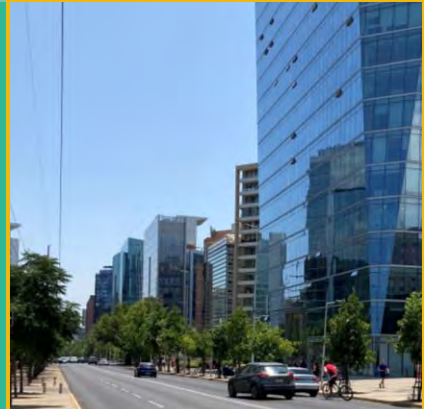


PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

VOLUMEN III – RESUMEN EJECUTIVO



I. MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES
2024 - 2028

ALCALDESA:

SRA. CATALINA SAN MARTÍN CAVADA

HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL:

SRA. CATALINA UGARTE MILLÁN
SR. LUIS HADAD ACEVEDO
SR. MANUEL MELERO ABAROA
SRA. FRANCESCA GORRINI TESSER
SRA. PAMELA HÖDAR ALBA
SR. RICHARD KOUYOUMDJIAN INGLIS
SR. CRISTÓBAL DE LA MAZA LÓPEZ
SR. LEONARDO PRAT FERNÁNDEZ
SR. GUILLERMO URETA LARRAÍN
SRA. NAYATI MAHMOUD CONTRERAS

SECRETARIO MUNICIPAL:

SR. JORGE VERGARA GÓMEZ

ADMINISTRADORA MUNICIPAL:

SRA. NAJEL KLEIN MOYA

SECRETARIA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN:

SRA. MARÍA GÁRCES MARQUES

El Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) 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. Tabulados los resultados del proceso se sometió 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 MARTÍN, DIRECTOR

EQUIPO PROFESIONAL:

Pablo De La Llera Martín
Isabel Pedrals Guerrero
Luis Gutiérrez Basic
Mario Torres Jofré
Rocío Arancibia Cerda
Mijal Melnick Hadjes
Matías Mella Zurita
Pablo Amunategui Del Río
Corina Jofré Alcaino
Benjamín Poblete Venegas

Septiembre 2025

Av. Alonso 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

04_ IMAGEN OBJETIVO	116
O4A. Propuesta General	117
O4B. Criterios de Selección de Proyectos	117
O4C. Propuesta PIIMEP Las Condes	121
O4D. Alternativas de Desarrollo	121
05_ PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS	124
O5A. Priorización Técnica de Proyectos	125
O5B. Proceso de Participación Ciudadana	125
O5C. Resultados de Proceso de Participación Ciudadana	131
O5D. Priorización de Proyectos, Obras y/o Acciones	136
O5E. Plano de Proyectos, Obras y/o Acciones	141
índice de figuras y tablas	143
bibliografía	145



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
CChC	:	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 – Hábitat	:	Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos
CORFO	:	Corporación de Fomento de la Producción	PIIMEP	:	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	:	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 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 Primaria de Urgencia
IBT	:	Índice de Bienestar Territorial	SECPLA	:	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° 20.958¹, 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 propio].

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)², puesto que el objetivo fundamental es,

...generar condiciones para una mejor “Calidad de Vida de las Personas”³, 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 ámbitos⁷. 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.”³

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

¹ Esta norma fue modificada por la Ley N° 21.284 (DO 12/11/2020), en lo que respecta a la entrada en vigor de las mitigaciones directas en el sistema de movilidad local.

² Mediante el DS (MINVU) N° 78, de 2013 (DO 04/03/2014) se aprueba la Política Nacional de Desarrollo Urbano y se Crea el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. Texto disponible en: <https://cndu.gob.cl/wp-content/uploads/2014/10/L4-Politica-Nacional-Urbana.pdf>.

³ 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. p. 16.

Desarrollo Comunal (PLADECO) 2022 – 2025⁴, 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:

⁴ 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.

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 439⁵:

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 atenderse 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.

⁵ 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/wp-content/uploads/2019/06/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 Objetivo 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.



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 km², de los cuales 43,92 km² 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.

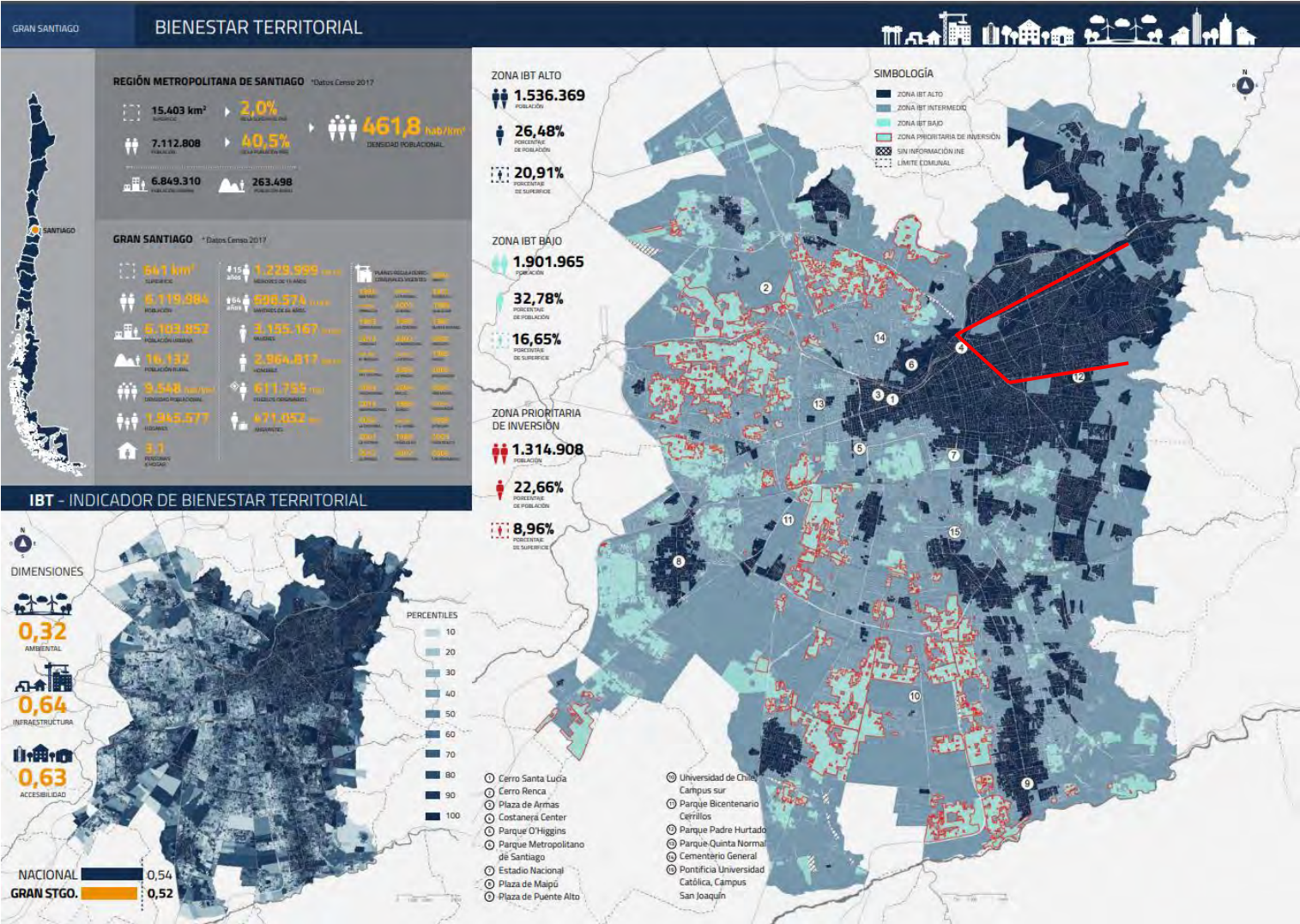
Consolidada como asentamiento urbano de alto estándar de calidad de vida, ubicada en el rango superior a nivel nacional, según el Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU⁶), elaborado por el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT) de la Pontificia Universidad Católica de Chile y la Cámara 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 (IBT⁷), 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.

⁶ 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.uc.cl/wp-content/uploads/2023/05/Informe-Ejecutivo-ICVU-2022-1.pdf>.

⁷ Cámara Chilena de la Construcción y Universidad Adolfo Ibáñez. Indicador de Bienestar Territorial (IBT) (2012 - 2017) En: <https://bienestarterritorial.cl/comparar/indicadores/.uc.cl/wp-content/uploads/2024/05/DOC-Trivelli-167-2.pdf..>

Figura N° 1
Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago



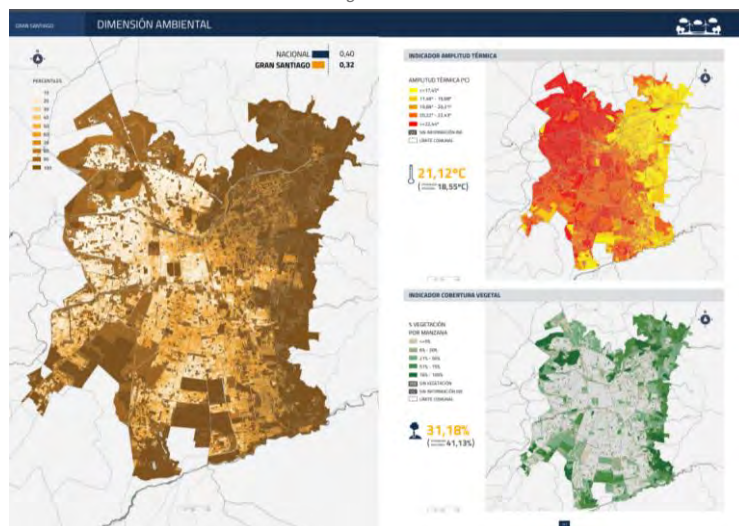
Fuente: Atlas de Bienestar Territorial Gran Santiago Región Metropolitana. Corporación Ciudades. En: <https://corporacionciudades.cl/wp-content/uploads/2019/04/ATLAS-SANTIAGO.pdf>.

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 m² de suelo, con un precio promedio de 23,14 UF/m², sin embargo, ésta ofertó en el Barrio El Golf el precio más alto del Gran Santiago, 257,3 UF/m² para una propiedad de 750 m², seguido por

precios de 90,0 UF/m², 81,4 UF/m² y 80,0 UF/m², para predios de superficies de 459, 2.395 y 1.586 metros cuadrados.⁸

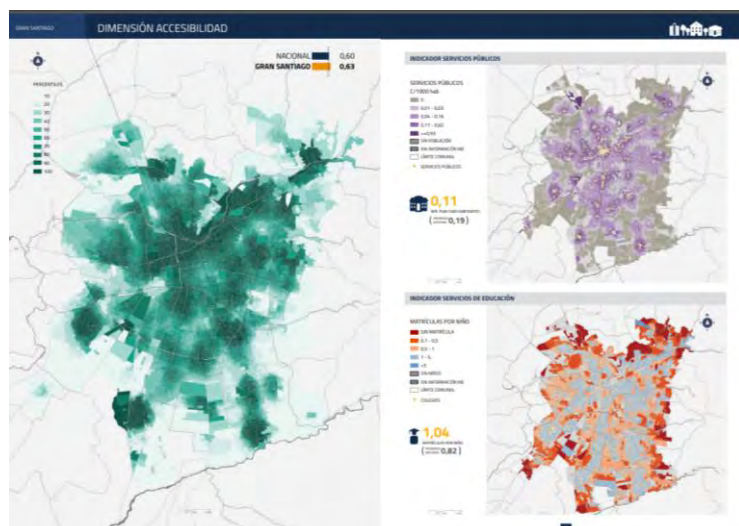
⁸ Trivelli O., Pablo (2024). Mercado de Suelo Urbano Área Metropolitana de Santiago, Primer Trimestre 2024, Boletín N° 167. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile. En: <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2024/05/DOC-Trivelli-167-2.pdf>.

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



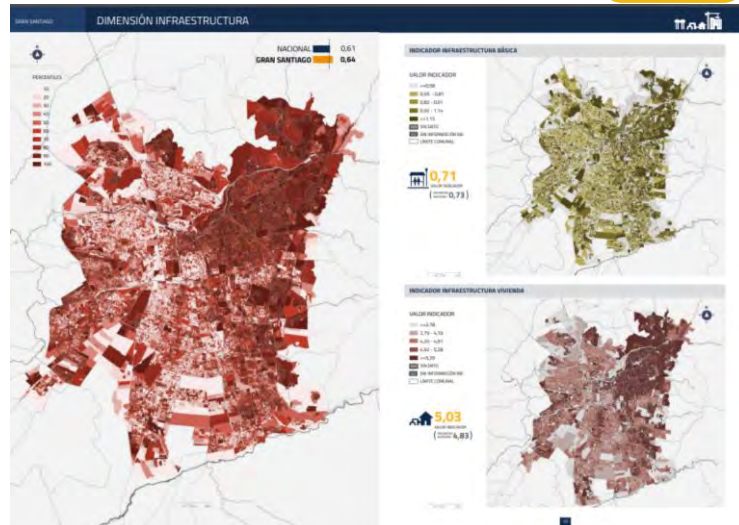
Fuente: Atlas de Bienestar Territorial Gran Santiago Región Metropolitana. Corporación Ciudades. En: <https://corporacionciudades.cl/wp-content/uploads/2019/04/ATLAS-SANTIAGO.pdf>.

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



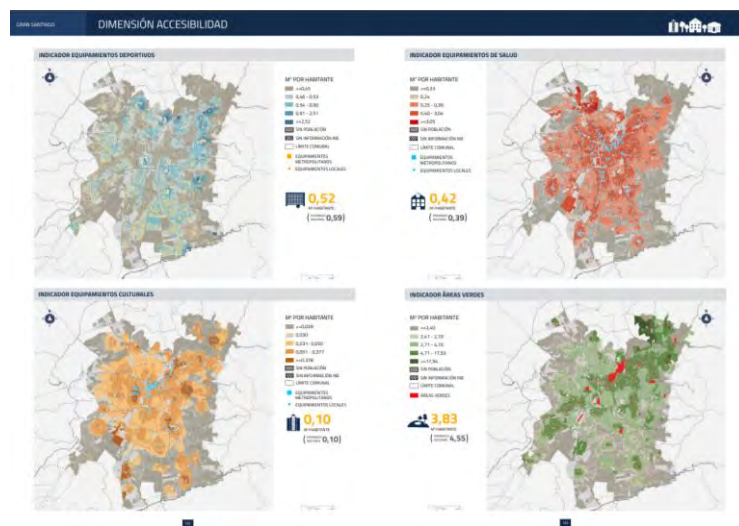
Fuente: Atlas de Bienestar Territorial Gran Santiago Región Metropolitana. Corporación Ciudades. En: <https://corporacionciudades.cl/wp-content/uploads/2019/04/ATLAS-SANTIAGO.pdf>.

Figura N° 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° 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 Ciudad⁹, 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

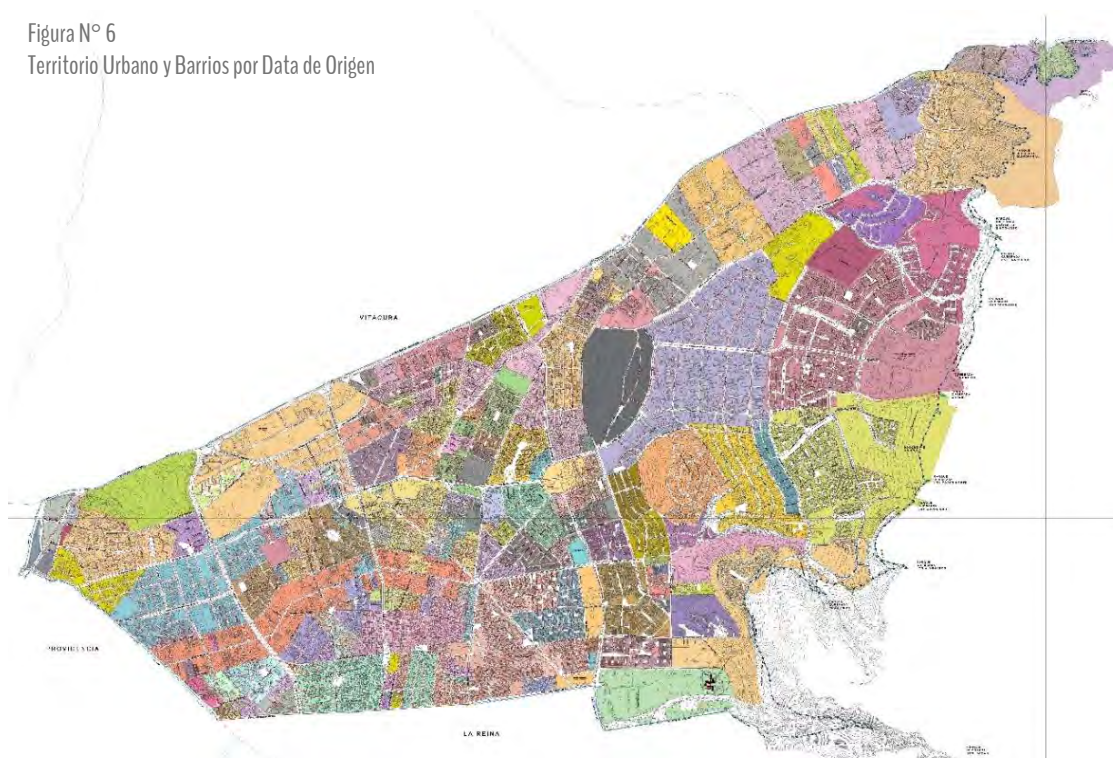
inglesas, en la ocupación de la tierra por los grupos de nivel socioeconómico alto, hasta el año 1920 en la que en este territorio surge una nueva etapa de desarrollo asociada a la búsqueda de mejores condiciones medioambientales asociadas al asoleamiento, el espacio, la naturaleza y el deporte, introduciéndose 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 m²) 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.

⁹ Larraín, Carlos J. (1952). Las Condes. Editorial Nascimento. Santiago, Chile. En: Biblioteca de la Universidad de Chile.



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.

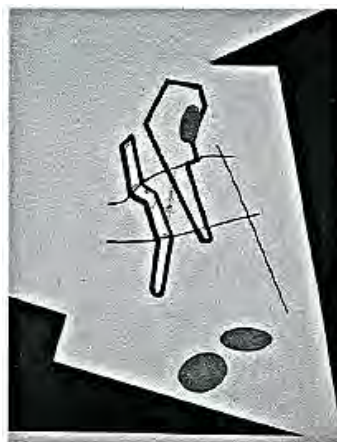


Gráfico 1
Plan Regulador
Optimizado



Gráfico 2
Tendencias

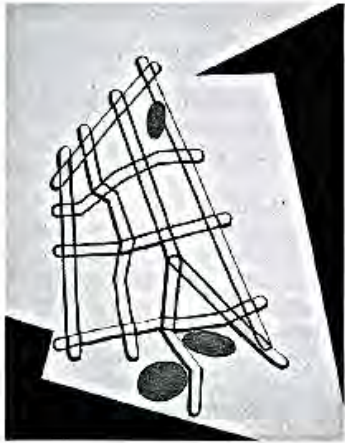


Gráfico 3
Grilla Jerarquizada

Gráfico 4
Estructura Dual



Figura N° 7
Alternativas de Estructuración Estudio Plan Regulador Comunal 1992

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



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*¹⁰, 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/>.

¹⁰ 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>.

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 Unidas¹¹, 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 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 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. [...]*¹²

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 competitividad¹³, 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;*¹⁴

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.

¹¹ 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>.

¹² Organización de las Naciones Unidas, Secretaría Hábitat III (2017). Nueva Agenda Urbana. En: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>, pp. iv – vi.

¹³ Estos cinco principios de economía urbana posibilitan responder a las preguntas: ¿por qué existe la ciudad?, ¿dónde en la ciudad?, ¿cómo en la ciudad?, ¿cuáles y cuántas ciudades? y, ¿por qué crece la ciudad?, tomados de: Camagni, Roberto (2005), Economía Urbana; Antoni Bosch Editor; Barcelona, España.

¹⁴ Op. cit. N° 12. p. 8.

Diagrama 1: Contenidos de la Nueva Agenda Urbana



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 Comunes, entre otras.

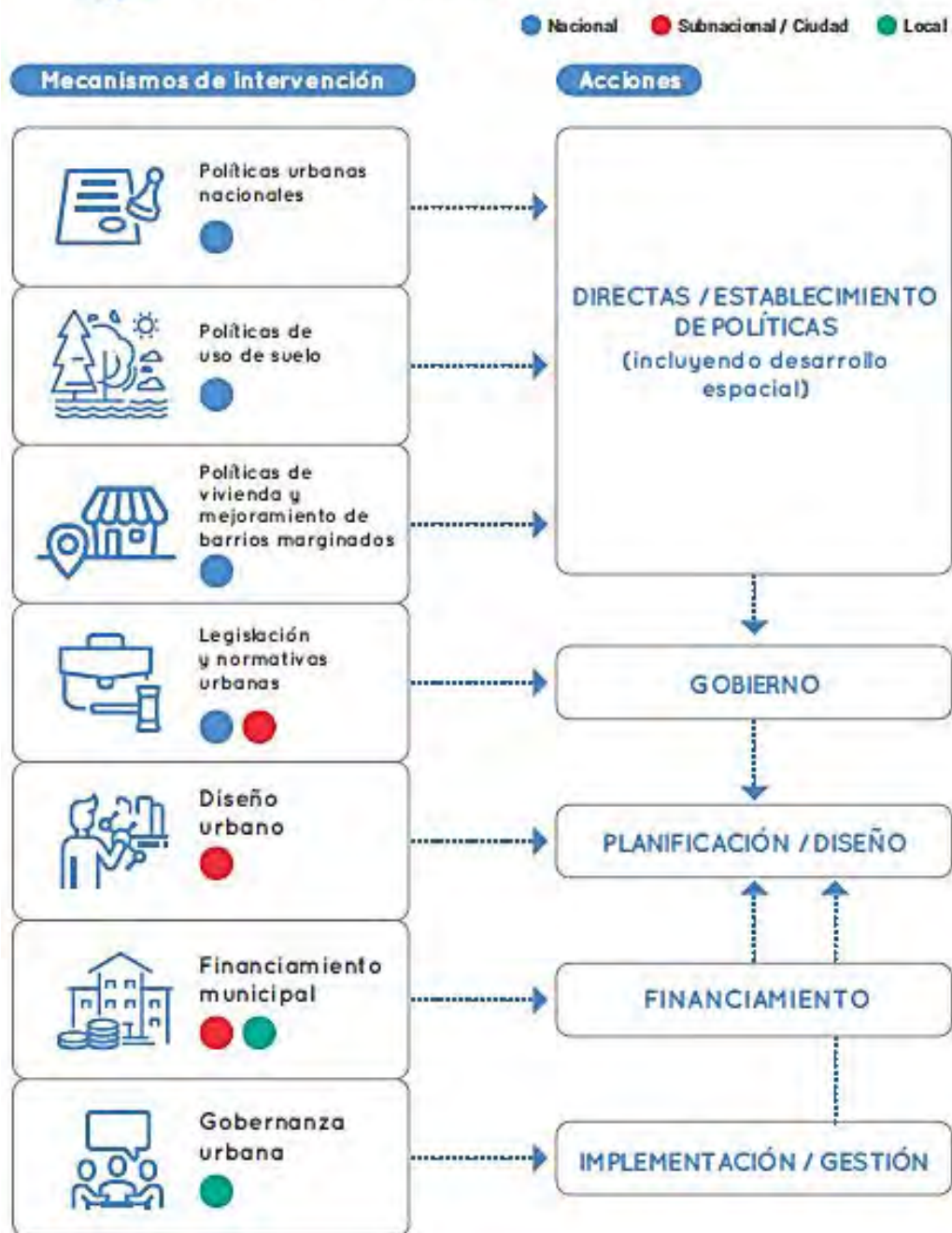
La dimensión espacial de desarrollo urbano sostenible:
[...] como concepto, sugiere que las condiciones espaciales de una ciudad pueden mejorar su capacidad para generar valor y bienestar social, económico y ambiental.[...] [...] guiando la forma física de entornos urbanos para crear un acceso equitativo 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.¹⁵

¹⁵ 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>. p. 45.

MECANISMOS DE INTERVENCIÓN

Figura N° 10
Diagrama 12: Mecanismos de Intervención

Fuente: ONU-Hábitat, 2020, p. 57.



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.

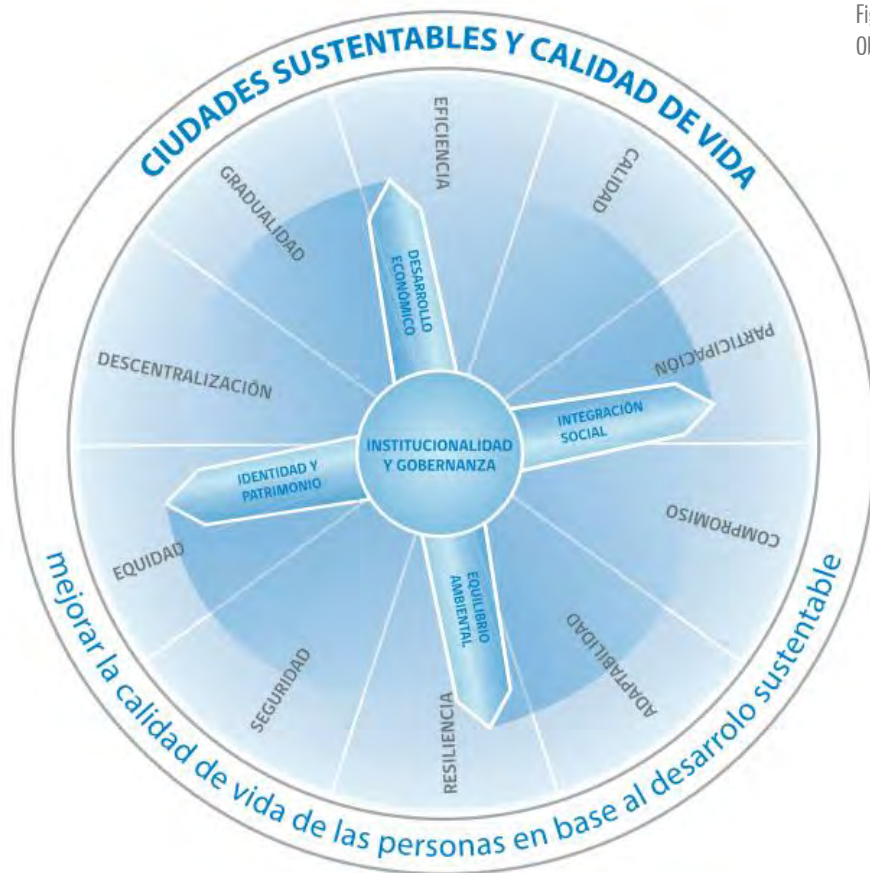
- *Apoyar la descentralización del país, acercando las decisiones de carácter local a las personas, respetando a las comunidades y fortaleciendo la participación ciudadana.*
- *Entregar un marco explícito que posibilite una reorganización institucional y ordene el accionar de los diversos organismos 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.¹⁶*

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.

¹⁶ Op. cit. N° 3. p. 15.

Figura N° 11
Objetivo Central, Principio y Ámbitos de la PNDU



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

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:

[...] 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.¹⁷

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.

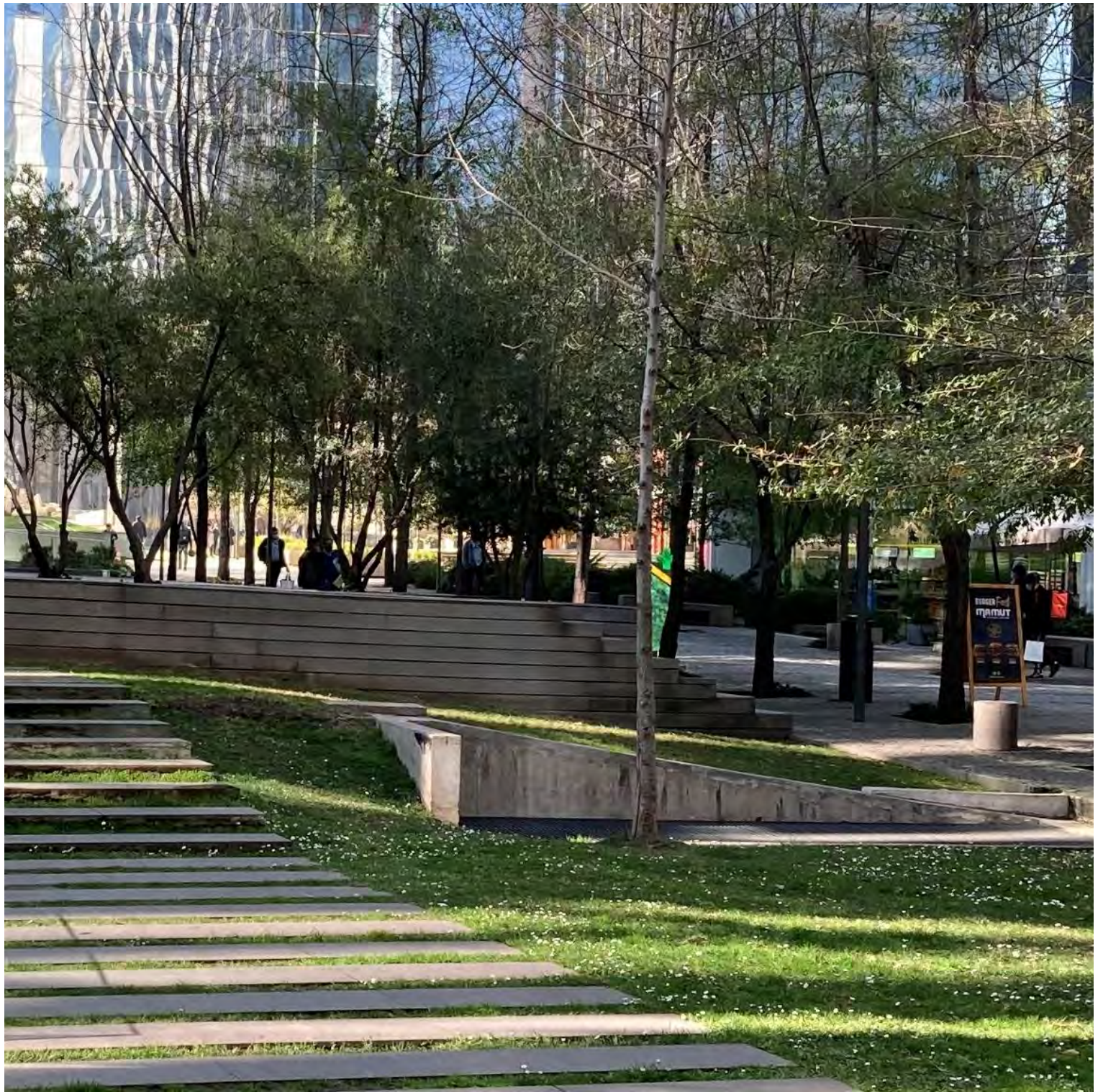
Éstos representan una preocupación en materias de financiamiento de la mantención y los costos operacionales de su funcionamiento, a la vez son fuente de oportunidades para el desarrollo de la economía local, aumentan las plusvalías de los sectores donde se ubican y fortalecen el comercio.

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.¹⁸

¹⁷ Diario Oficial de la República de Chile (2021). DS (MINVU) N° 17 Aprueba Política Nacional de Parques Urbanos. N° 42.980; p. 2.

¹⁸ Op. cit. N° 3. pp. 14 – 17.





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 2050.¹⁹

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.²⁰

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

¹⁹ 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. p. 9.

²⁰ Ibidem.



Figura N° 13
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.

*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.*²¹

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.*²²

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

²¹ Ibid. p. 87.

²² Ibid. p. 96.

Asentamientos Humanos	Sociocultural	Económico-productivo	Natural	Infraestructura Logística	Marco normativo-institucional
➤ Sistema urbano metropolitano mononuclear radicular. ➤ Desequilibrio distribución usos de suelo que sobrecarga conectividad urbana e interurbana. ➤ Desequilibrio en la distribución, estándares y seguridad de espacios públicos entre comunas. ➤ Bajos niveles de integración socioterritorial con bajos estándares de calidad de vida. ➤ Crecimiento urbano segregado y un mercado del suelo con escasa incidencia del estado. ➤ Procesos de densificación en altura no equilibrados ni armónicos, sin planificación.	➤ Tendencia demográfica hacia un mayor envejecimiento de la población. ➤ Aumento acelerado de la migración de población en condiciones de precariedad. ➤ Altas tasas de hacinamiento especialmente en anillo central y periferia sur de Santiago Ciudad. ➤ Déficit habitacional cuantitativo creciente en Santiago Ciudad y mayor gentrificación de barrios. ➤ Progresiva disminución de la ruralidad en los territorios por procesos de urbanización suburbanos. ➤ Pérdida progresiva de de practicas culturales e identidad territorial especialmente en áreas rurales.	➤ Tasa de crecimiento del PIB regional inferiores al promedio nacional. ➤ Mayor inestabilidad laboral y aumento empleo informal por predominio de actividades terciarias. ➤ Alta concentración de actividades económicas terciarias en el eje Santiago-Providencia-Las Condes. ➤ Disminución progresiva de las actividades primarias en Santiago Región. ➤ Cambio de modalidad de trabajo con menor presencialidad y trabajo a distancia post pandemia. ➤ Pérdida de competitividad de Santiago Ciudad (internacional) y Santiago Región (nacional).	➤ Bajos niveles de protección ambiental en sitios expuestos a amenazas naturales y antrópicas. ➤ Tendencia a aumentos de riesgos naturales y antrópicos derivado de proceso de expansión urbana. ➤ Presencia de importantes conflictos socioambientales activos y latentes. ➤ Crisis hídrica con riesgo próximo de restricciones para el consumo humano. ➤ Disminución progresiva de paisaje natural por pérdida de biodiversidad y fragmentación del hábitat.	➤ Distribución inequitativa de cobertura y calidad de servicios en el transporte público fuera de Santiago Ciudad (34 comunas). ➤ Aumento de la tasa de motorización y mayor participación modal del transporte privado en desmedro del transporte público. ➤ Escasa infraestructura, con estándares desiguales y baja articulación de la red de ciclovías para favorecer la movilidad activa. ➤ Escasa infraestructura para favorecer la intermodalidad del transporte de carga. ➤ Sistema de disposición de residuos domiciliarios e industriales con bajos estándares de sustentabilidad y sostenibilidad.	➤ IPT normativos desactualizados a escala intercomunal y comunal. ➤ Sistema de financiamiento comunal altamente dependiente de lógicas de mercado. ➤ IPT Indicativos carentes de imagen objetivo, además sin imagen objetivo a escala metropolitana y regional compartida. ➤ Políticas públicas nacional sin bajada regional y/o carentes de planes o programas para su operacionalización sin sostenibilidad entre administraciones. ➤ Bajo nivel de transferencia de competencias desde el nivel nacional al nivel regional en ámbitos sectoriales estratégicos para un desarrollo urbano y territorial sustentable. ➤ Bajo nivel de inversión pública regional y altamente centralizado a nivel sectorial, especialmente en infraestructura y equipamiento de mediana y gran escala.

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.²³

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
➤ Acceso a servicios sociales con pertinencia socioterritorial ➤ Inclusión social de grupos vulnerados, violentados y en riesgo social	➤ Protección a víctimas ➤ Barrios organizados / cohesión social para la prevención: barrios organizados y tecnologías preventivas ➤ Seguridad en el espacio público	➤ Disponibilidad de espacios públicos con accesibilidad universal ➤ Fiscalización de microbasurales ➤ Espacios públicos inclusivos	➤ Planificación territorial orientada al transporte público y la movilidad activa ➤ Convivencia y seguridad vial ➤ Movilidad inclusiva con enfoque de cuidados
L5 Medio ambiente y territorio resiliente	L6 Nuevas economías para el desarrollo sostenible, innovación y turismo	L7 Gobernanza multinivel con participación ciudadana	
➤ Arborización espacio público / cambio climático ➤ Protección ambiental, naturaleza, biodiversidad y paisaje ➤ Manejo de residuos ➤ Gobernanza hídrica	➤ Turismo ➤ Nuevas economías para el desarrollo sostenible ➤ Innovación en MIPYME	➤ Ciudadanía activa ➤ Actualización IPT ➤ Descentralización fiscal ➤ Gobernanza multinivel	

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, es 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 metropolitano, 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”*.²⁴ Y declara su objetivo en *“obtener el avance social, económico y cultural de todos los habitantes de la comuna de Las Condes”*²⁵

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

²⁴ Op. cit. N° 4. p. 4.

²⁵ Ibidem.

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.*²⁶

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.²⁷

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).

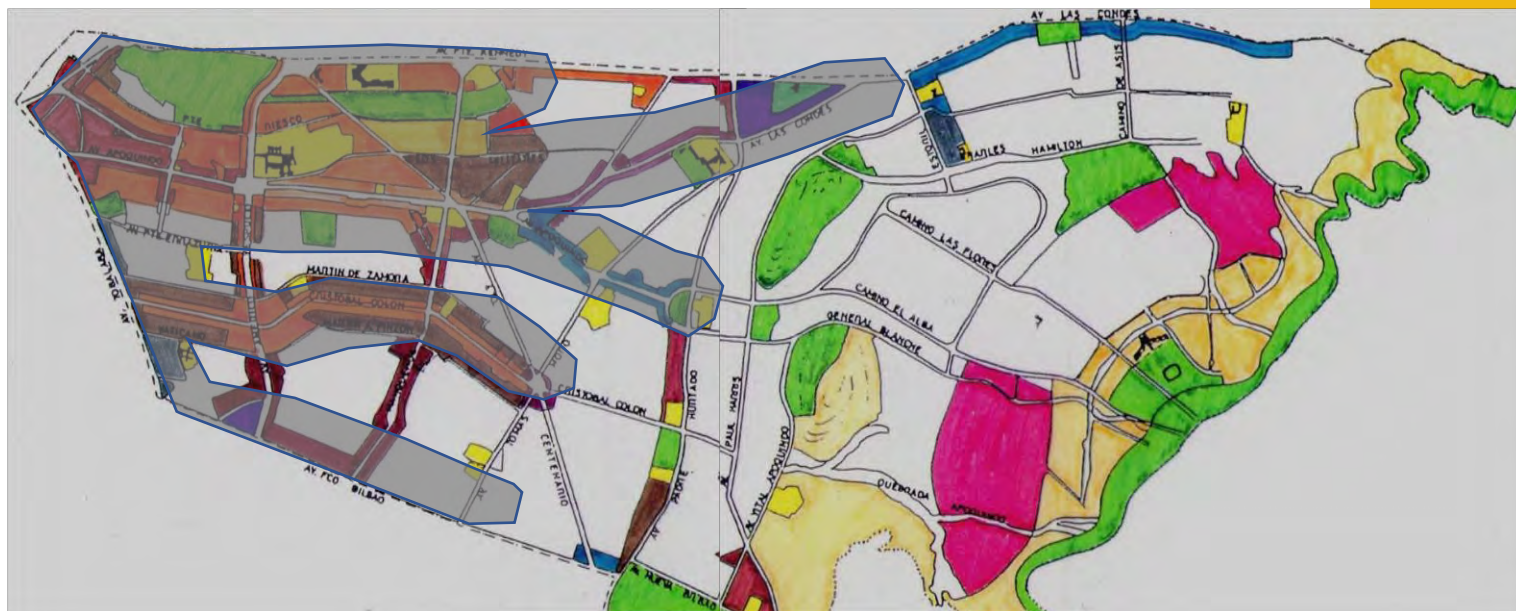
El PRCLC en el año 1993, consideró alternativas de estructuración urbana y elaboró cuatro escenarios: de carácter tendencial; tendencial optimizado; de densificación en retícula; y de densificación concentrada o focalizada en áreas de alta accesibilidad (se pueden observar en la Figura N° 7). Esta última 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 espaciamiento en los corredores de densidad.

²⁶ Ibid. p. 6.

²⁷ Ibid. p. 270 (Anexo 2, p. 4)..



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

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.

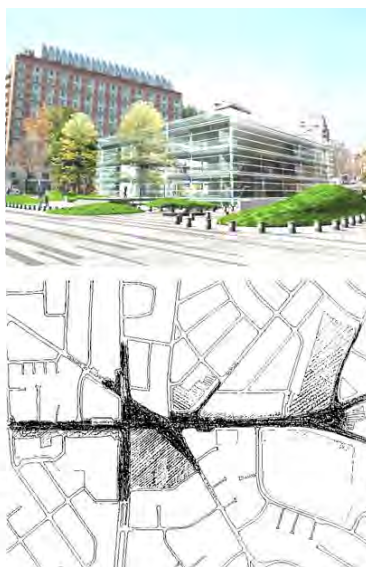
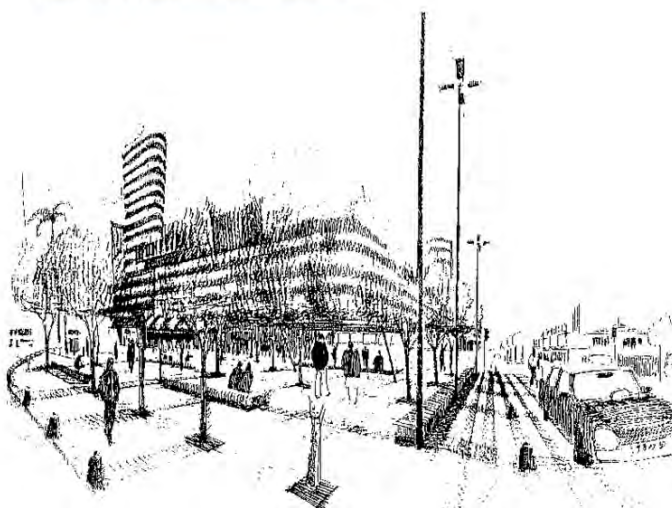
Imposible soslayar la intención de los proyectos por generar una intervención sobre el medio ambiente urbano, caracterizando lugares con alto significado y ambientación ligada al desarrollo confortable, y con un espacio público de calidad para acoger las actividades de la comunidad.

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

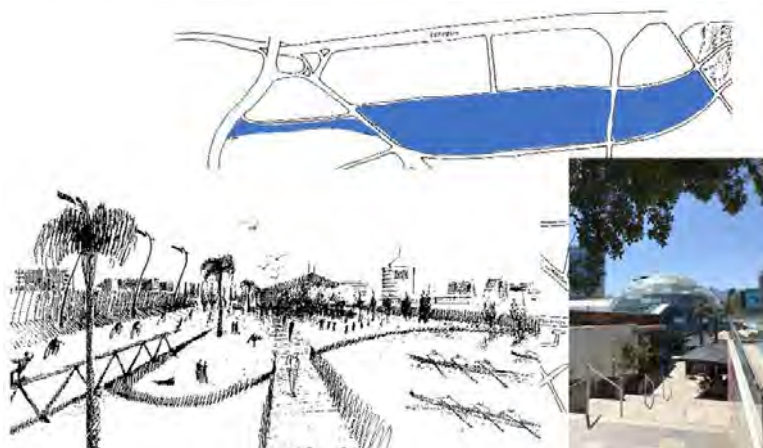
Atrio de la Cultura – Teatro Municipal



Renovación del Eje Principal de la Comuna Plaza de las Artes



Parque Las Condes: Centro de Eventos y Deportes

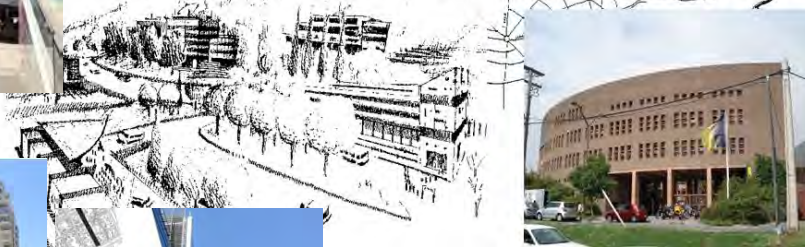


Cota 1000 Paseo Pie Andino Parque Institucional Andino

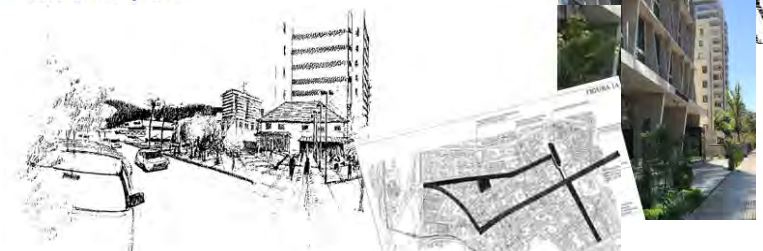


39

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.

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.

C01.- 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.

C01.1 - 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.

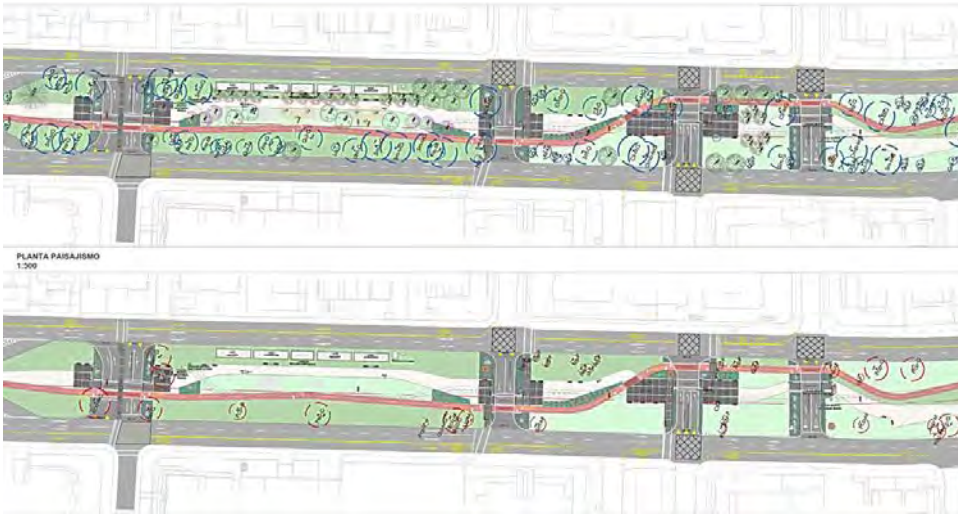


Figura N° 20
AVO, Proyecto de Paisajismo y Espacio
Público - Tramo Renato Sánchez / Albacete

Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Concesiones.
En: https://concesiones.mop.gob.cl/proyectos/Documents/Americo%20Vespucio%20Oriente/2021/AVO%20Paisajismo/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://infofirma.sea.gob.cl/DocumentosSEA/MostrarDocumento?docId=60/6b/63d4a9a2e1c07cce6568a6b65477bca8d631>.

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 Públicas. En: <https://www.latercera.com/servicios/noticia/en-que-comunas-estaran-las-estaciones-del-teleferico-bicentenario/NAZRT2Y6SZD6LPYD5Z4XM4DBQA/#>.

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

Máster 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
Máster Plan Parque Cerro Apoquindo



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

Parque Observatorio Cerro Calán (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/>.

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.

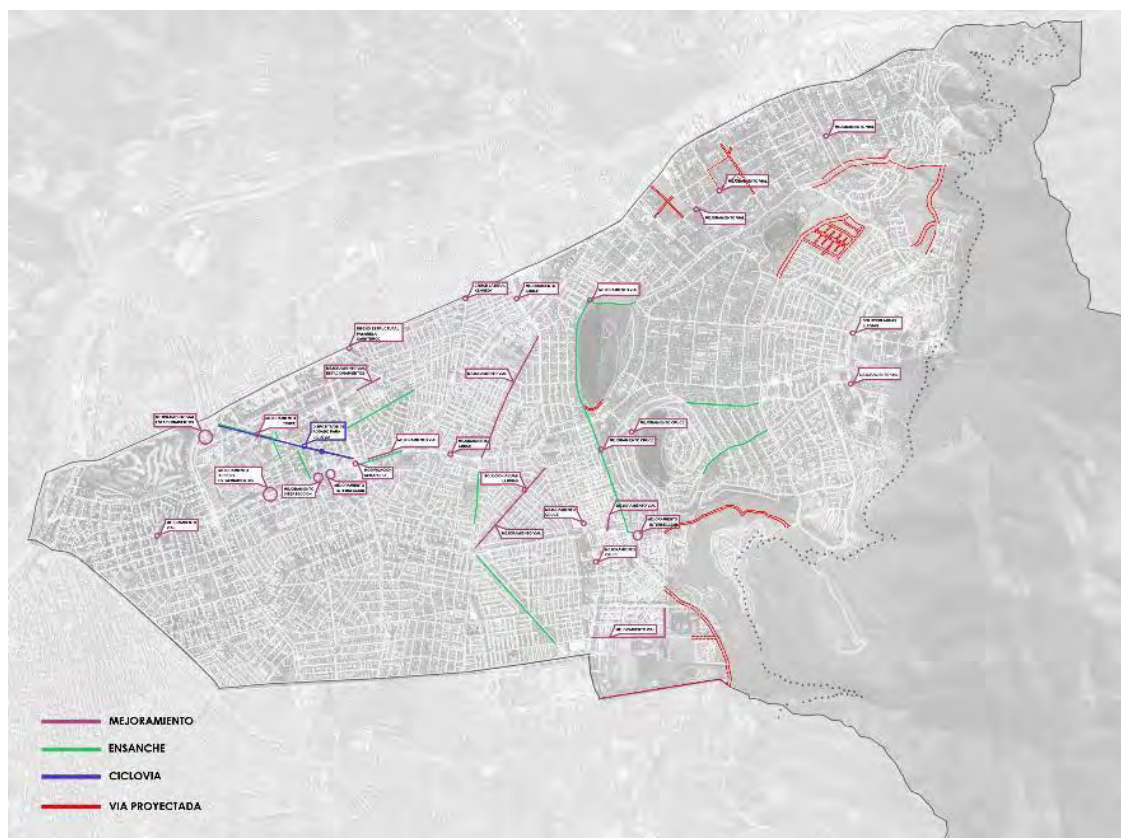


Figura N° 28
Proyectos Dirección de Tránsito y Transporte
Público

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



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 caleteras para el mejoramiento del nudo Manquehue – Av. Kennedy, y un mejoramiento del enlace Lo Salde y la Rotonda Pérez Zujovic.

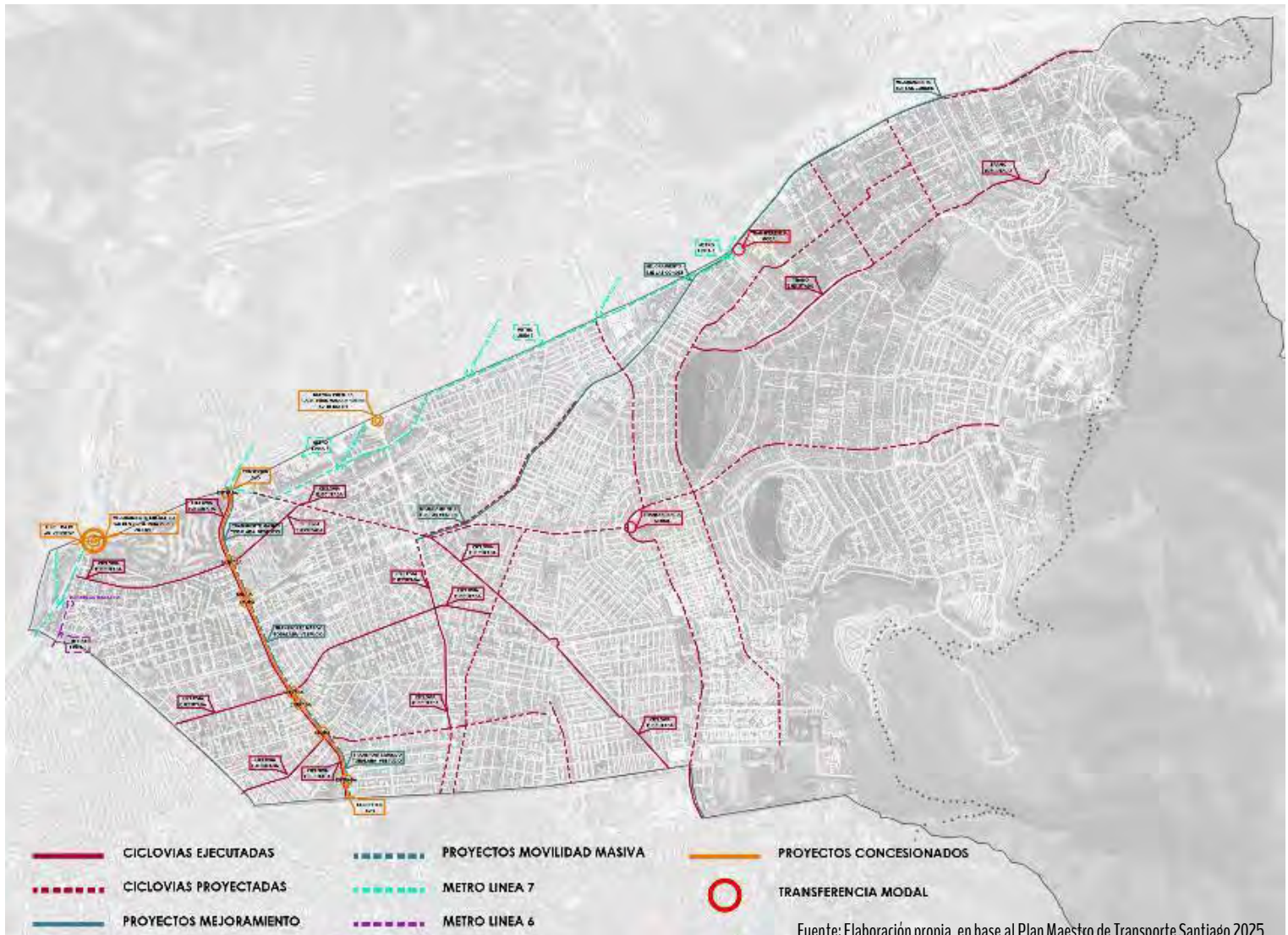
Se indica falta de financiamiento para implementar el Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025, con un déficit cercano al 25% del presupuesto, indicando la introducción de un esquema de tarificación por congestión como mecanismo

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.²⁸ 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 Sostenibles²⁹, 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: Róterdam, 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.³⁰

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*”³¹. 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*”.³²

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.³³

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*”³⁴.

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*”.³⁵

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.

²⁸ 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.

²⁹ ARCADIS (2024). The Arcadis Sustainable Cities Index 2024. 2,000 days to achieve a sustainable future. En: The Arcadis Sustainable Cities Index 2024.

³⁰ Ídem. p. 27.

³¹ Rueda, Salvador (2022). Carta para la Planificación Ecosistémica de Ciudades y Metrópolis. Icaria Editorial, Colección Ecología Urbana. p. 7.

³² Ibidem.

³³ Ibidem.

³⁴ Ibidem.

³⁵ 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 m², distribuidos en 701.515 m² de parques urbanos y 679.627 m² 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.

- 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.

Figura N° 31

Elementos Relevantes de la Geomorfología Comunal



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

- 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.

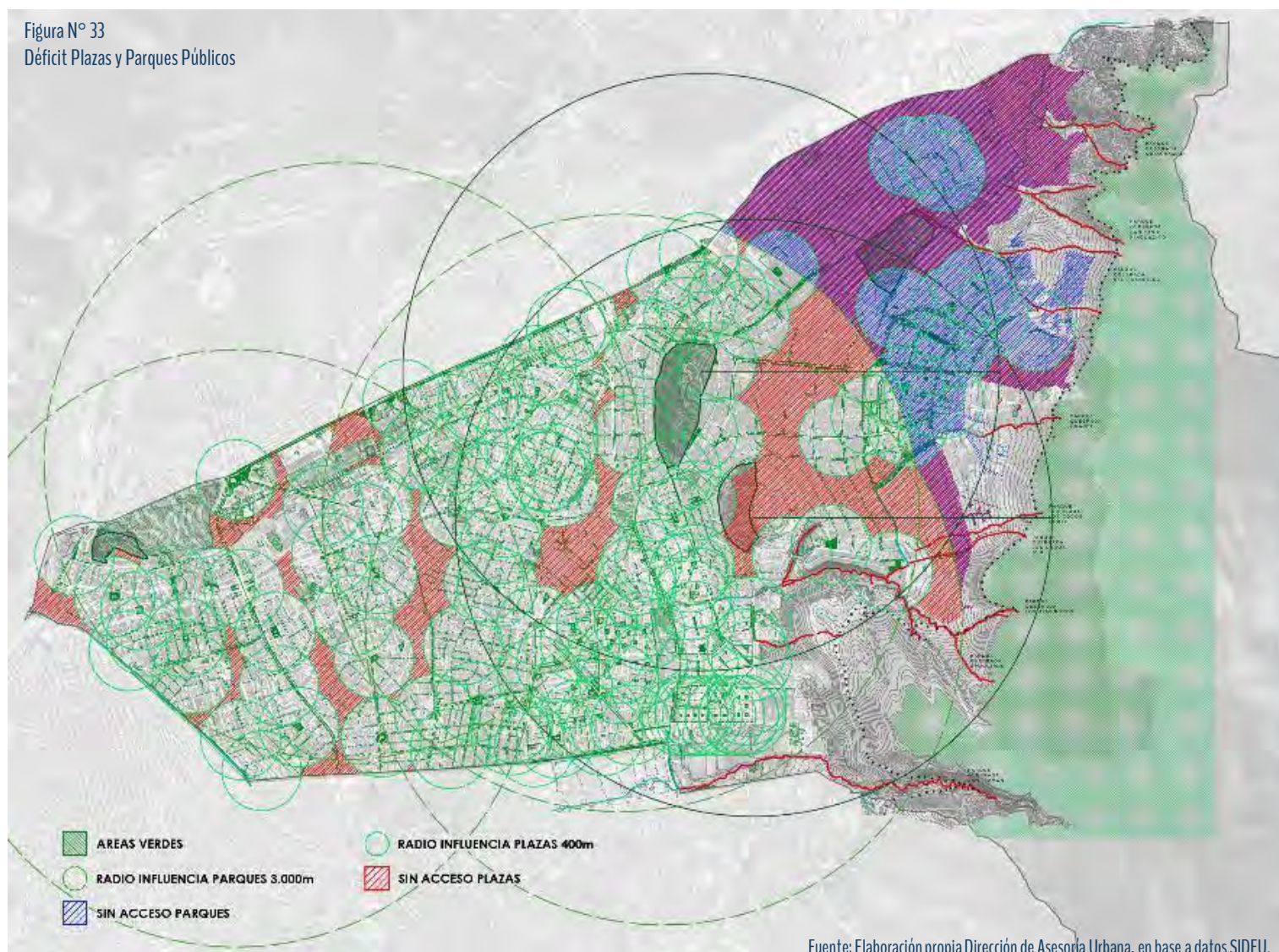
- Inexistencia de un plan maestro general de la precordillera vinculante para las acciones que se pretenden llevar a cabo en el territorio.
- Carencia de infraestructura mínima para aportar los servicios demandados por quienes visitan la zona o la usan para diversas actividades.
- Inexistencia de planes 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



- 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 Asesoría Urbana, en base a datos SIDEU.

- 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

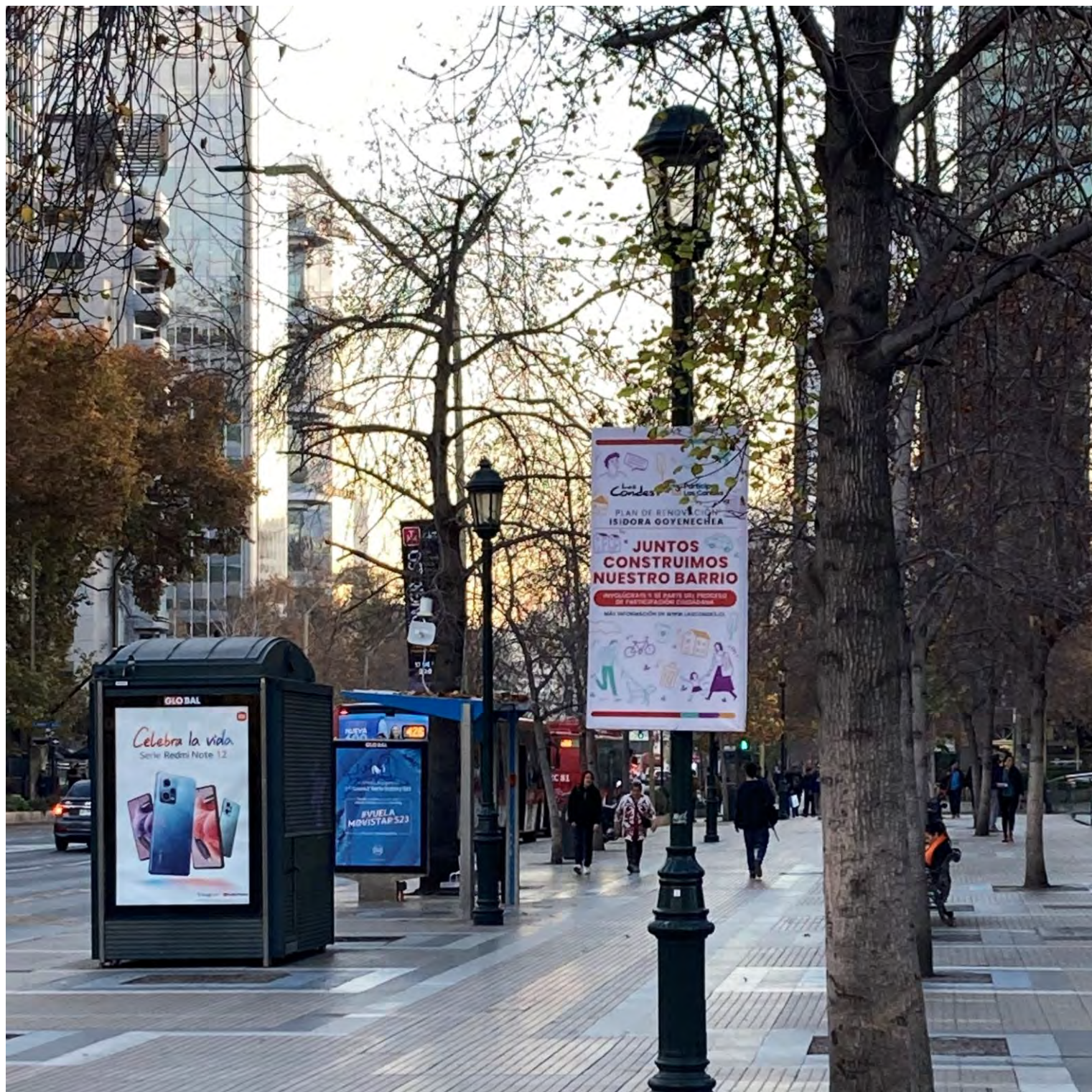
Estructura Verde Comuna de Las Condes

SIMBOLOGÍA

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



Fuente: Devoto 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, las 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 m² de pavimentos de calzada y 1.500.000 m² 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, bicicletas 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.

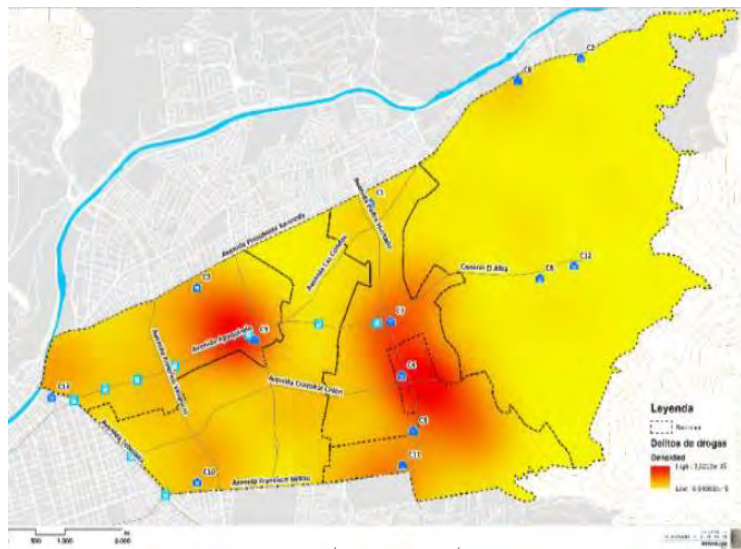
Figura N° 36

Actividades en el Espacio Público: Ferias, Cine en Tu Plaza y Huertos Comunitarios



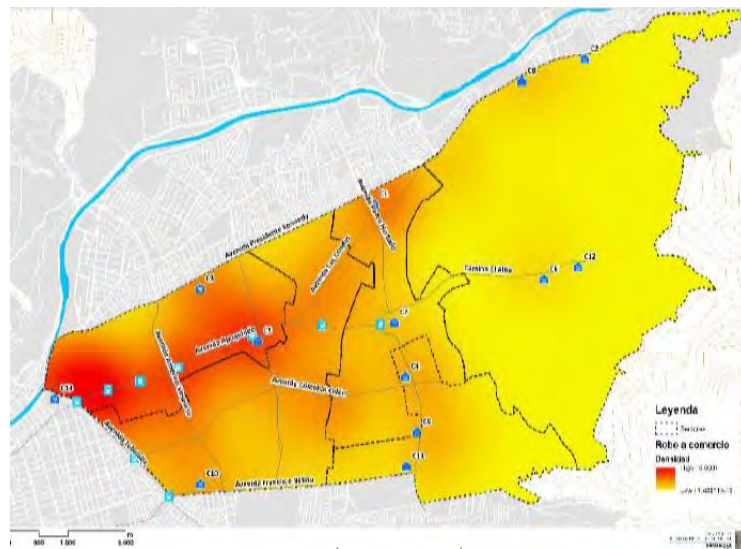
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 37
Delitos de Tráfico o Consumo de Drogas



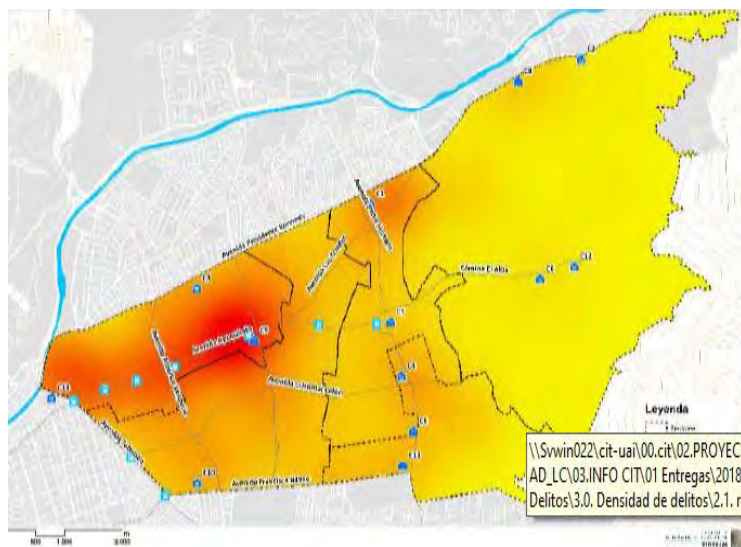
Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

Figura N° 38
Robo a Comercio



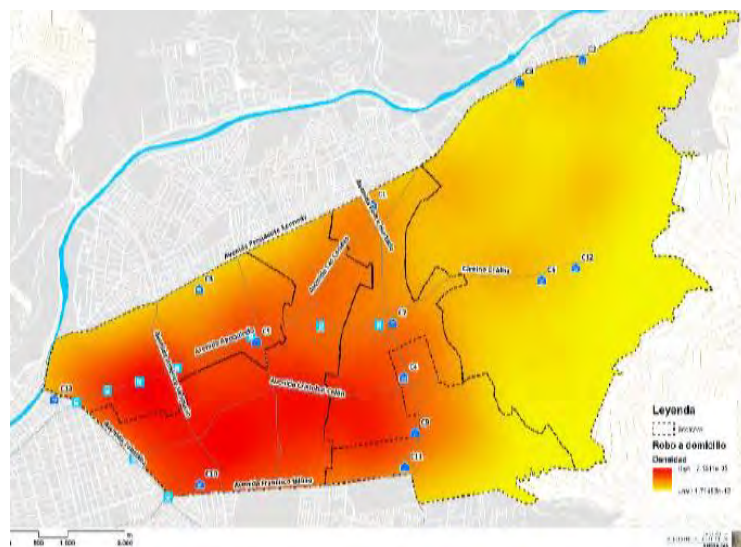
Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

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



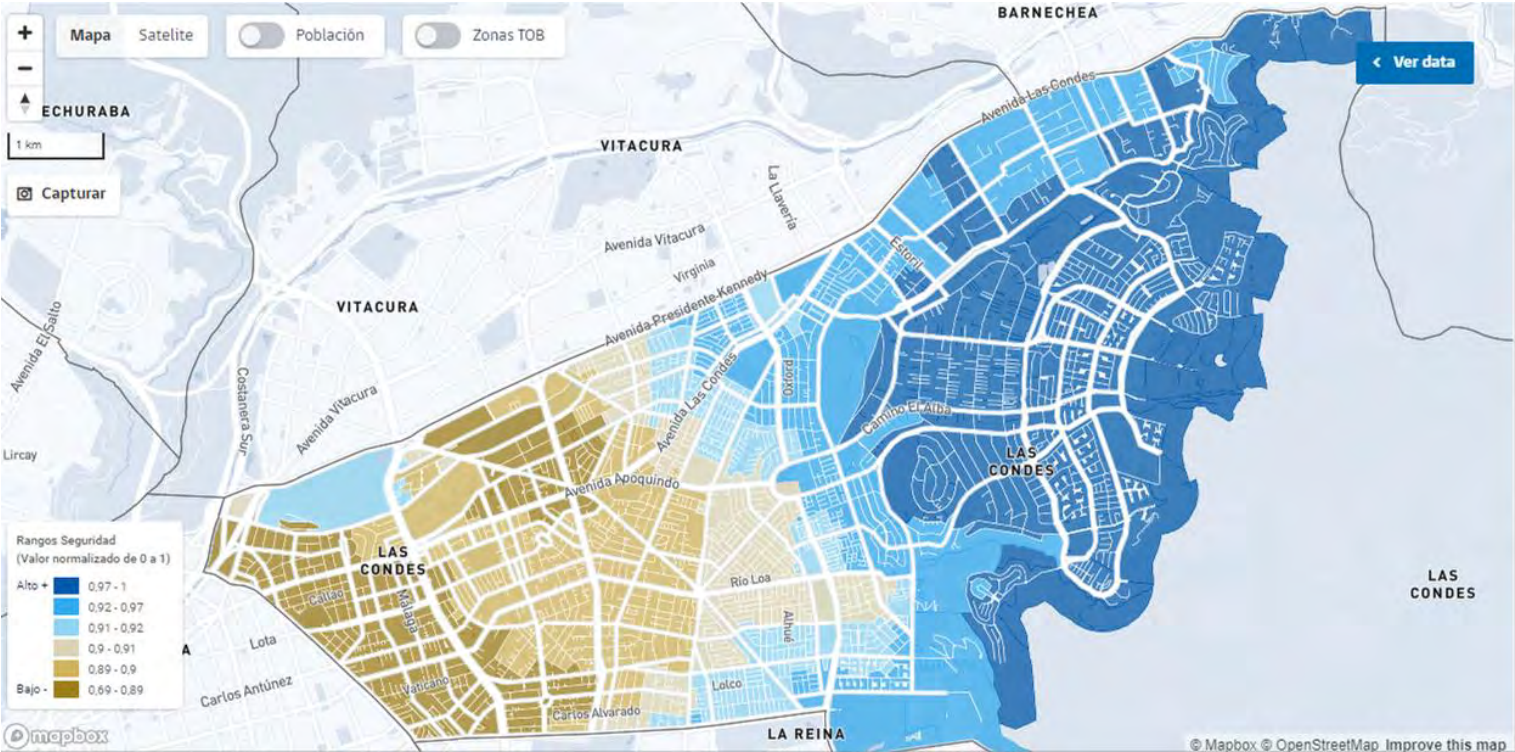
Fuente: Municipalidad de Las Condes, Dirección de Seguridad Pública.

- 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

- 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.

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

Figura N° 42
Índice de Seguridad de Las Condes por Manzana



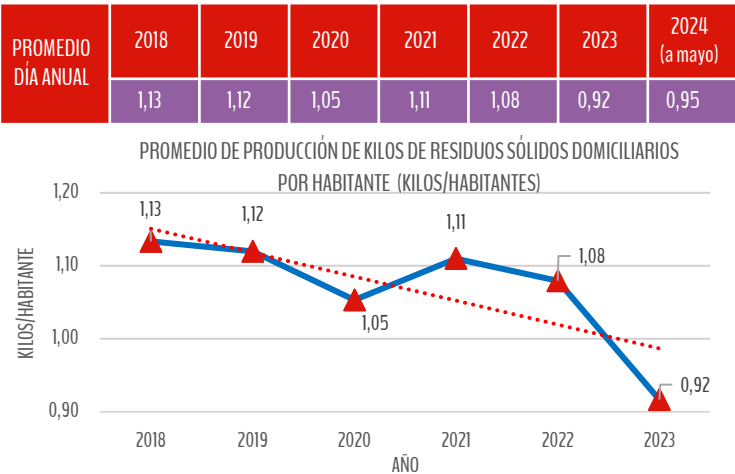
Fuente: Universidad Adolfo Ibáñez, Centro de Inteligencia Territorial, Design.Lab, Matriz de Bienestar Humano Territorial. En: <https://matrizbht.cl/visualizations>.

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	16.035,94	95.742,86	111.778,80
2021	18.788,65	98.850,93	117.951,68
2022	17.859,81	96.731,26	114.591,07
2023	16.623,54	95.963,80	112.587,34
2024 (a mayo)	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..

Figura N° 43
Tabla y Gráfico: Promedio de Residuos Generados (kilo/día) por Habitantes de la Comuna



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.

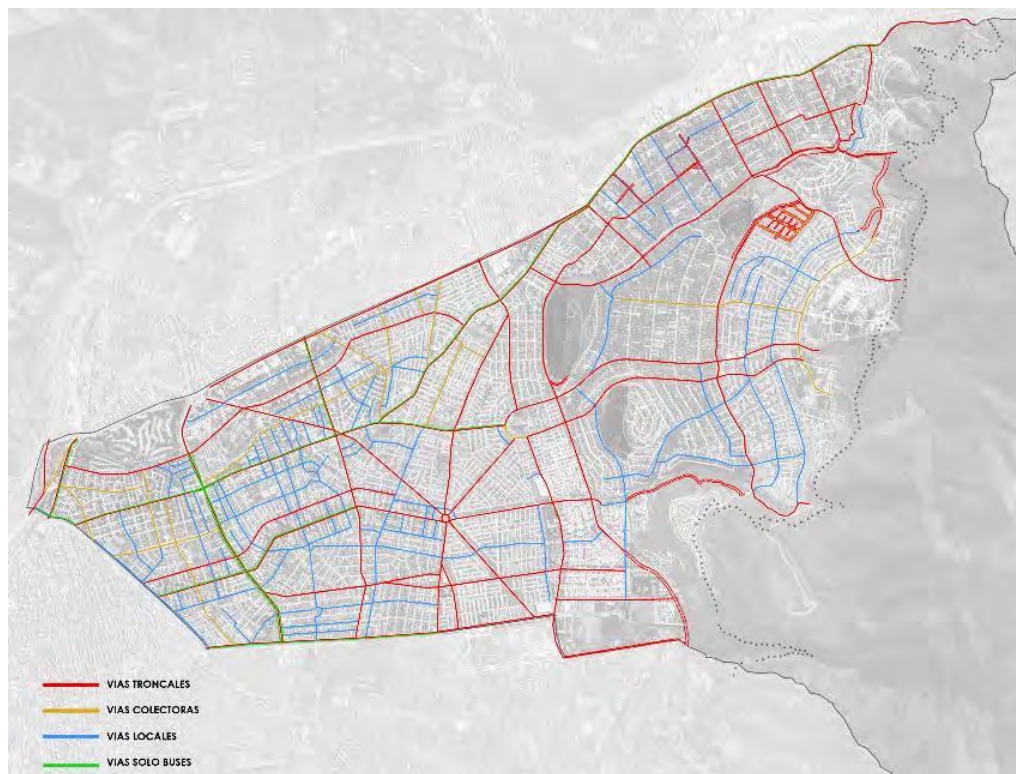


Figura N° 44
Vialidad Relevante

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



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.

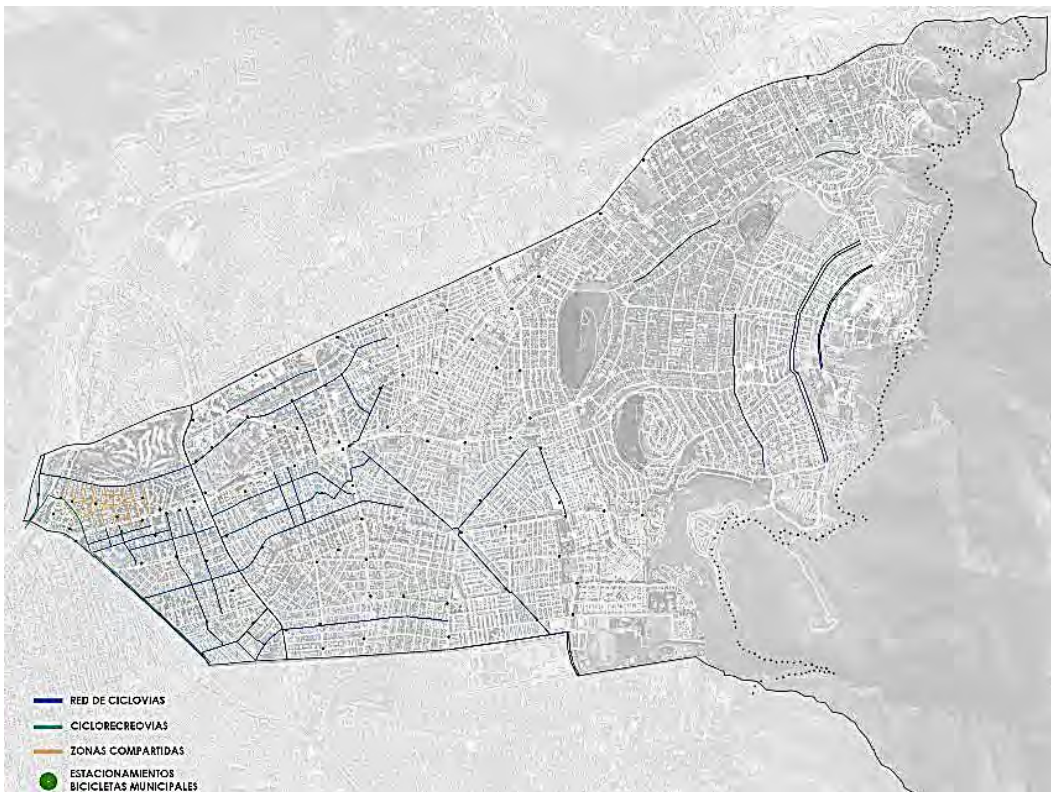


Figura N° 46
Infraestructura Ciclo-inclusiva Existente

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

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 cubre 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, movilizandoo 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 – Tajamar, hasta la estación terminal en el Parque Los Dominicos, movilizandoo 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, 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.

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.

71

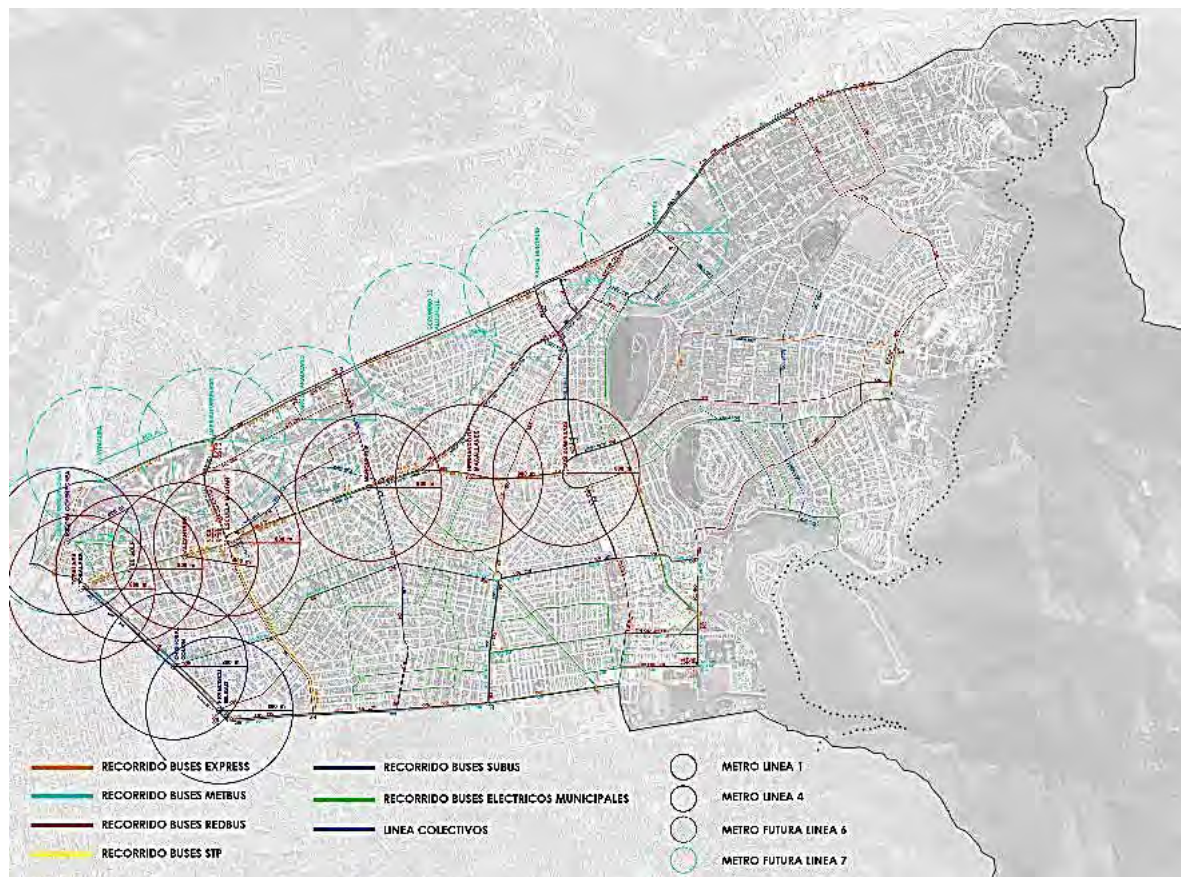


Figura N° 47
Servicios de Transporte Público

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.gob.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
LAS CONDES	Transporte Particular y Otros	Automóvil	99.062
		Furgón	2.330
		Minibús	173
		Camioneta	9.145
		Motocicletas y similares	6.876
		Otros con Motor	35
		Otros sin Motor	950
	Transporte Colectivo	Taxi Básico	601
		Taxi Colectivo	36
		Taxi Turismo	171
TOTAL	Transporte Colectivo	Minibús, Transporte Colectivo	632
		Bus Transporte Colectivo	76
	Transporte de Carga	Camión Simple	521
		Tractocamión	106
		Tractor Agrícola	-
120.942	Transporte de Carga	Otros con Motor	78
		Remolque y Semirremolque	150

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas. En: <https://www.ine.gob.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/permiso-de-circulacion>.

Tabla N° 4
Sinistros de Tránsito en la Región Metropolitana, Comuna de Las Condes – 2022

Comuna	Sinistros 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).³⁶

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.

³⁶ Sin perjuicio de la inexistencia de una nueva EOD, el Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS), lanzó en agosto de este año, la Encuesta de Movilidad de Santiago (EMS 2024) [<https://www.cedeus.cl/blog/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 una 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 factible sino también tremendamente valioso tener un panel de encuestas cada uno o dos años, que permitan evaluar tendencias e informar la toma de decisiones. Así, la metodología propuesta permitiría reaccionar de manera más ágil a los cambios en nuestras ciudades, contribuyendo de manera efectiva a la política pública.

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.

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 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, sugiriendo 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.

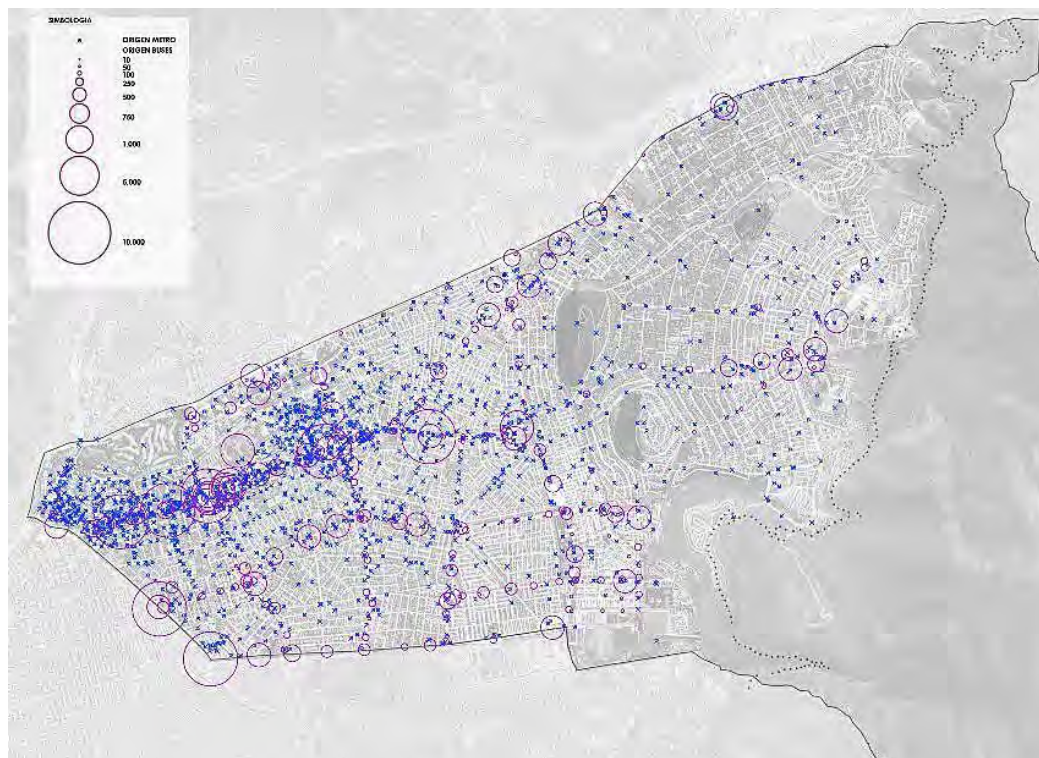


Figura N° 49
Origen Pasajeros Metro y RED

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a Encuesta Origen Destino 2012.

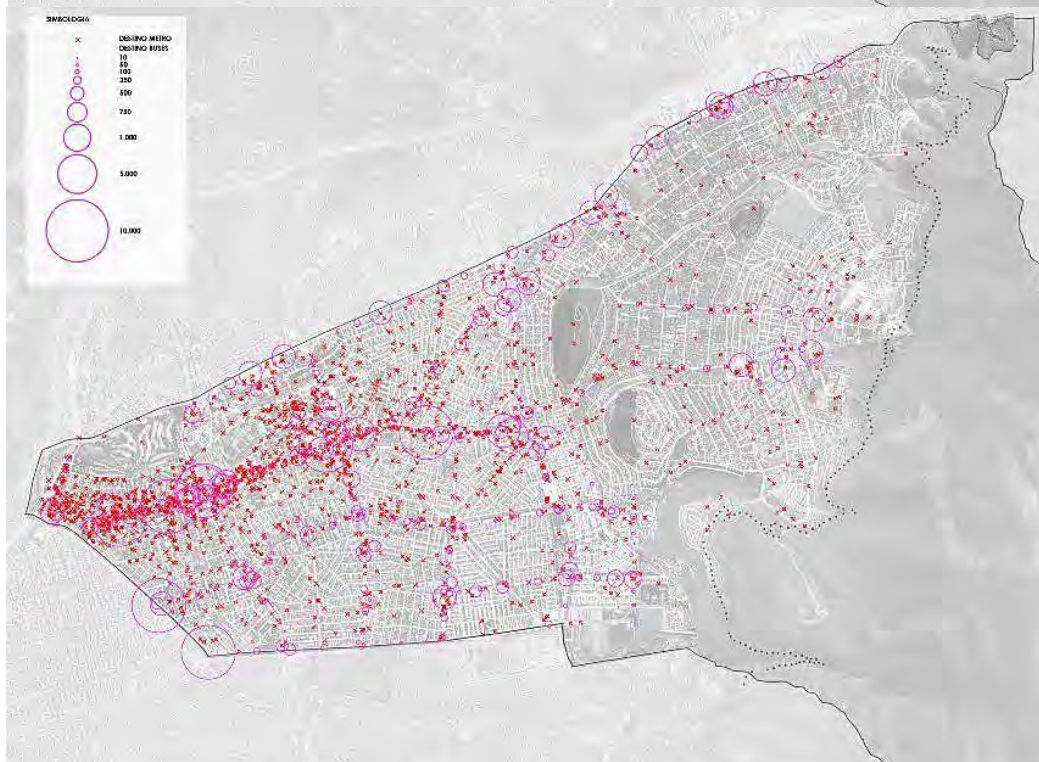


Figura N° 50
Destino Pasajeros Metro y RED

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a Encuesta Origen Destino 2012.

F10.- Información y Telegestión de Servicios Municipales

15

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 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.

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 su 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, bandejes 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 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.

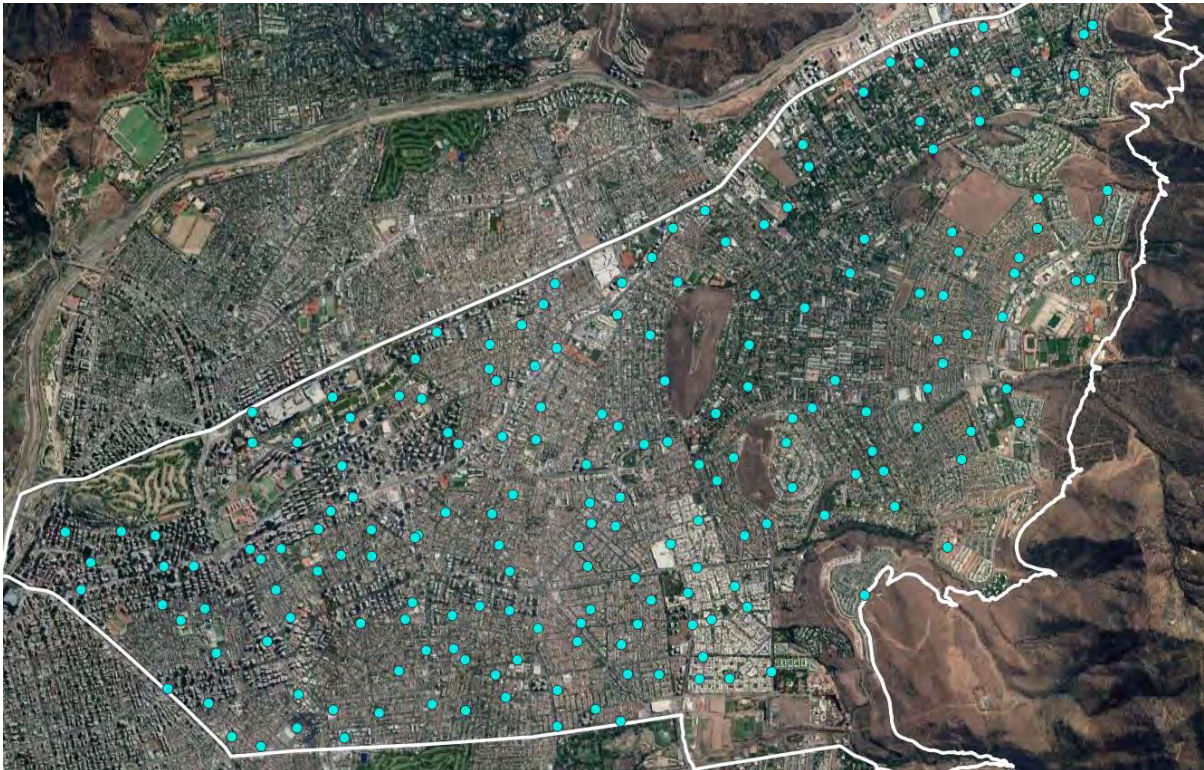


Figura N° 52
Ubicación de los Sensores de
Ruido en el Territorio Urbano
Comunal

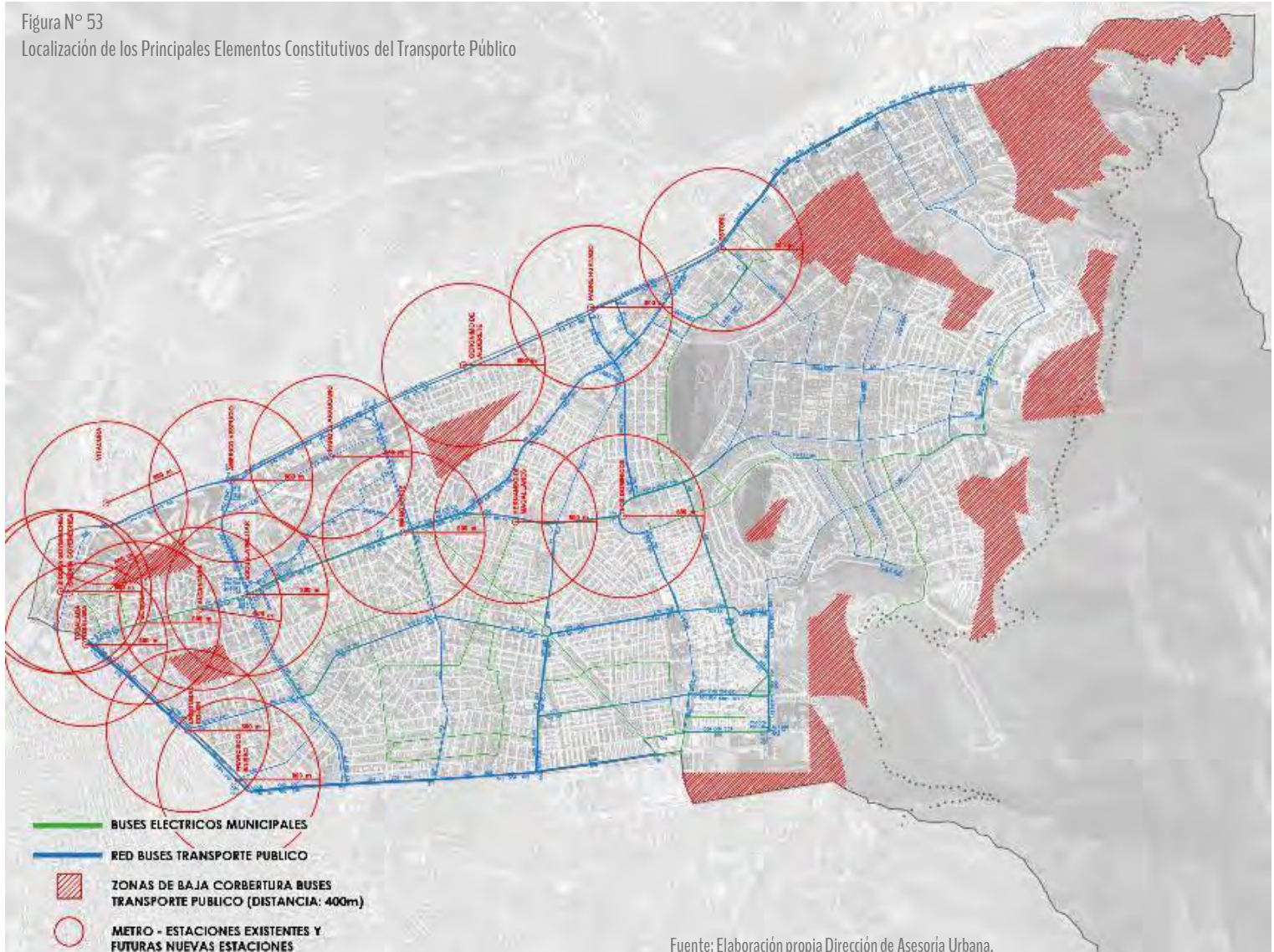
Fuente: Municipalidad de Las Condes,
Dirección de Infraestructura y Servicios
Públicos.

- 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 Construcción, representan 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 enrolan 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 Educacionales Públicos y Universidades

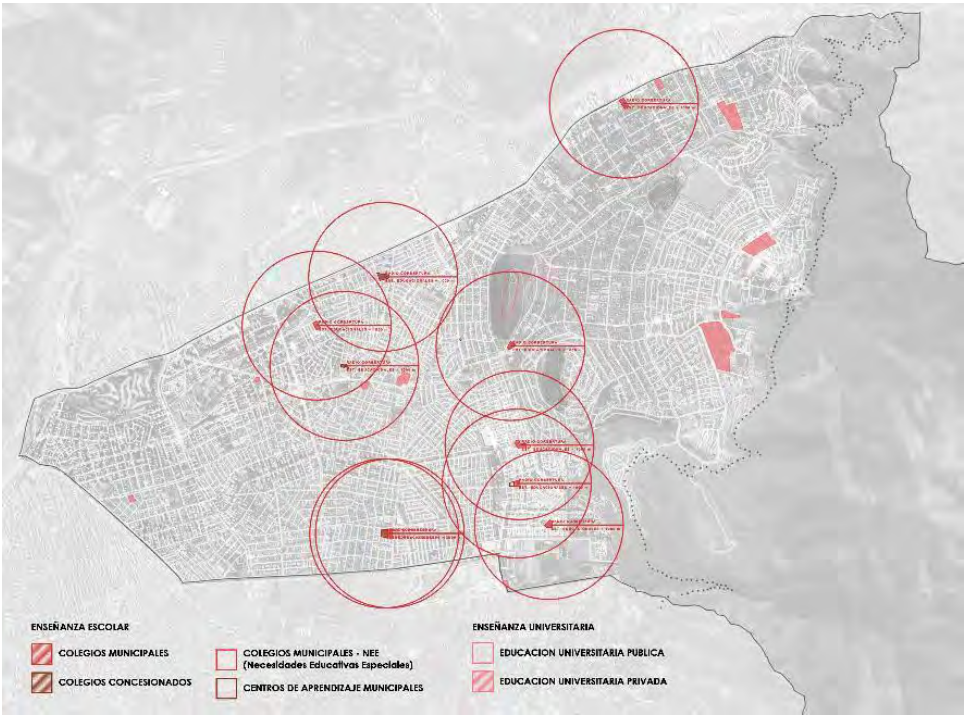




Figura N° 56
Establecimientos Deportivos

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 57
Establecimientos de Salud Pública y Público – Privada



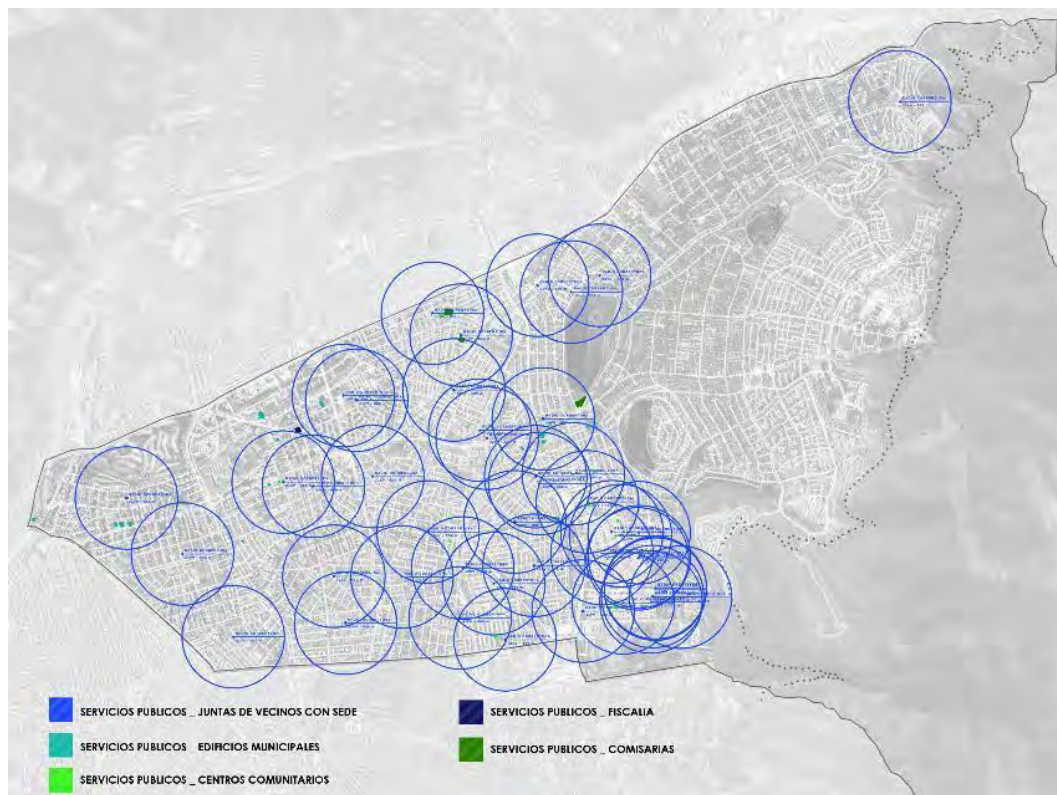
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

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.

Figura N° 58
Servicios Públicos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

- 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.
- 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/km², considerando la superficie total de la comuna, que alcanza a los 99,4 km². Esta superficie considera tanto el área urbana (43,98 km²) como el área de protección del medio ambiente natural (52,02 km²). Si se considera solo el área urbana comunal, la densidad poblacional es de 6.703,9 hab/km².

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.³⁷

³⁷ Asociación de Investigadores de Mercado (AIM). Descargables en: <https://aimchile.cl/gse-chile/>.

Tabla N° 5
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 MÁS		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	29,9	15.063
C-02	1.100	6,9	1.910	11,9	4.700	29,4	3.214	20,0	5.110	31,9	16.034
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	550	9,8	735	13,1	1.317	23,4	1.243	22,1	1.773	31,6	5.618
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	716	6,9	1.305	12,5	3.299	31,6	2.089	20,0	3.043	29,1	10.452
C-07	765	7,1	1.468	13,6	2.925	27,0	2.309	21,3	3.353	31,0	10.820
C-08	974	7,0	1.774	12,7	5.008	35,8	2.976	21,2	3.276	23,4	14.008
C-09	1.720	10,1	2.323	13,6	5.146	30,2	3.945	23,1	3.926	23,0	17.060
C-10	753	8,7	1.163	13,5	2.212	25,7	2.011	23,3	2.476	28,7	8.615
C-11	582	8,3	894	12,7	2.168	30,9	1.479	21,1	1.895	27,0	7.018
C-12	742	7,9	1.306	14,0	3.477	37,2	1.791	19,2	2.022	21,7	9.338
C-13	1.453	10,3	2.138	15,1	3.438	24,4	3.075	21,8	4.015	28,4	14.119
C-14	1.730	9,8	2.565	14,6	4.010	22,8	3.784	21,5	5.490	31,2	17.579
C-15	2.362	11,3	3.167	15,1	4.399	21,0	4.692	22,4	6.290	30,1	20.910
C-16	730	9,3	1.335	17,1	1.776	22,7	1.664	21,3	2.307	29,5	7.812
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	441	7,9	745	13,3	1.881	33,7	1.076	19,3	1.444	25,8	5.587
C-19	536	12,2	682	15,5	934	21,2	953	21,6	1.301	29,5	4.406
C-20	643	7,7	1.282	15,4	2.117	25,4	2.017	24,2	2.281	27,4	8.340
C-21	442	9,4	1.067	22,8	769	16,4	1.135	24,2	1.271	27,1	4.684
C-22	1.189	15,7	1.305	17,2	1.722	22,7	1.512	19,9	1.858	24,5	7.586
C-23	3.834	16,5	4.125	17,8	5.039	21,7	5.096	22,0	5.097	22,0	23.191
C-24	1.492	10,8	3.032	22,0	2.387	17,3	3.724	27,1	3.123	22,7	13.758
C-25	1.151	10,7	2.476	23,0	1.816	16,9	2.818	26,2	2.503	23,3	10.764
TOTAL	27.878	9,7	43.325	15,0	74.341	28,8	63.226	21,9	79.302	27,5	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.¹¹⁵ Las proyecciones del INE para el año 2024 de personas 65 años y más, es de 61.746.

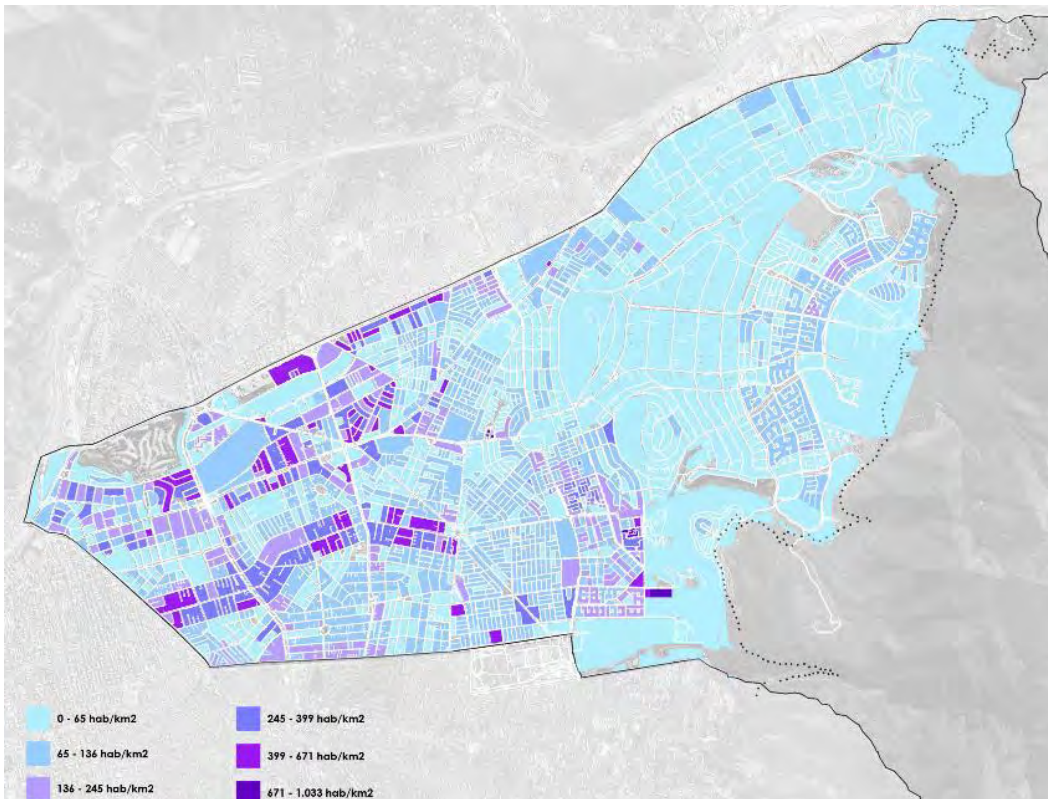
Según las proyecciones del Censo de 2017 al 2024, tenemos que existen 49.282 personas entre 0 y 14 años, lo que da una relación de 1,25 adultos mayores por cada niño. Si se extrapolan los datos del Diagnóstico Social Comunal, de 2019, al año 2024, existirían 13.955 personas (22,6%), que comprenderían 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



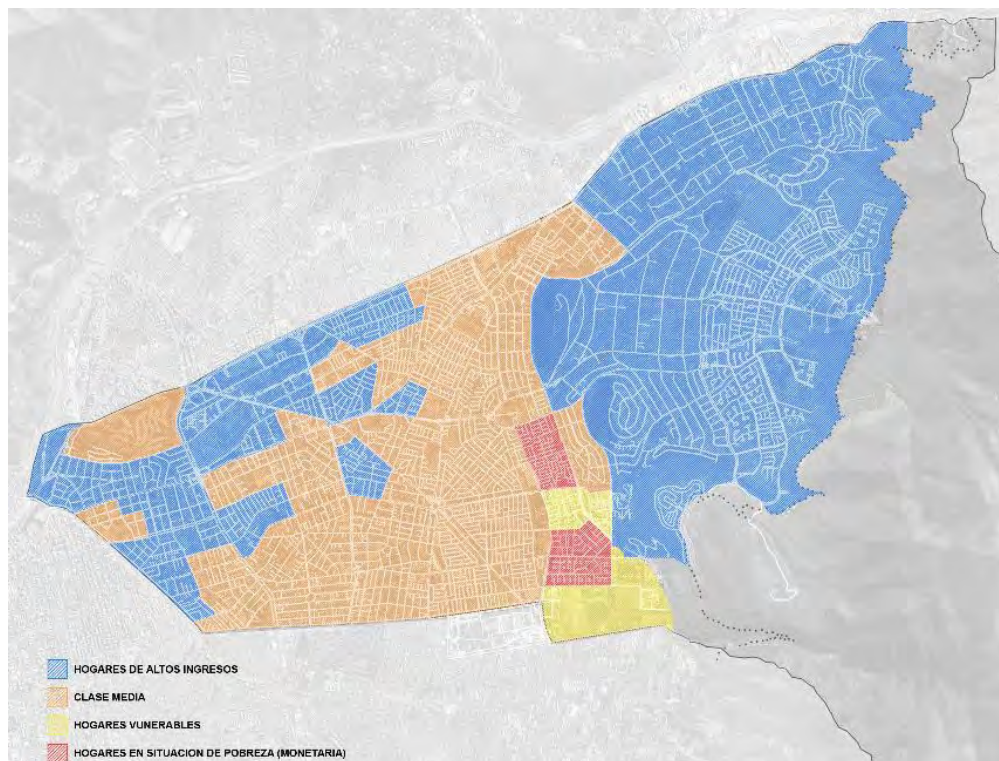
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a datos INE – Censo 2017.

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	819	17,07	268	5,58	192	4,00	282	5,88	309	6,44	1.476	30,76	1.453	30,28	4.799
C-02	868	14,56	281	4,71	251	4,21	352	5,91	437	7,33	2.040	34,22	1.732	29,06	5.961
C-03	888	16,04	310	5,60	299	5,40	369	6,67	433	7,82	1.912	34,54	1.324	23,92	5.535
C-04	497	18,71	177	6,66	154	5,80	191	7,19	188	7,08	895	33,70	554	20,86	2.656
C-05	946	14,71	317	4,93	345	5,36	468	7,27	504	7,83	2.285	35,52	1.568	24,37	6.433
C-06	671	15,71	239	5,60	161	3,77	320	7,49	322	7,54	1.381	32,33	1.177	27,56	4.271
C-07	765	15,56	284	5,78	208	4,23	333	6,77	402	8,18	1.796	36,53	1.128	22,95	4.916
C-08	740	15,90	234	5,03	152	3,27	273	5,87	350	7,52	1.447	31,09	1.458	31,33	4.654
C-09	1.397	20,37	397	5,79	312	4,55	452	6,59	529	7,71	2.156	31,44	1.615	23,55	6.858
C-10	391	13,83	113	4,00	78	2,76	153	5,41	157	5,55	1.087	38,45	848	30,00	2.827
C-11	366	14,81	125	5,06	99	4,01	169	6,84	165	6,68	801	32,42	746	30,19	2.471
C-12	780	19,16	204	5,01	164	4,03	331	8,13	319	7,83	1.291	31,70	983	24,14	4.072
C-13	1.300	18,69	372	5,35	335	4,82	546	7,85	541	7,78	2.400	34,50	1.463	21,03	6.957
C-14	1.553	17,67	474	5,39	449	5,11	619	7,04	639	7,27	3.077	35,02	1.976	22,49	8.787
C-15	2.361	19,53	712	5,89	735	6,08	984	8,14	1.110	9,18	3.999	33,07	2.190	18,11	12.091
C-16	804	19,58	249	6,06	228	5,55	300	7,31	317	7,72	1.333	32,46	875	21,31	4.106
C-17	1.052	20,80	294	5,81	278	5,50	339	6,70	375	7,41	1.626	32,15	1.094	21,63	5.058
C-18	454	18,36	121	4,89	144	5,82	163	6,59	176	7,12	826	33,40	589	23,82	2.473
C-19	351	18,27	86	4,48	99	5,15	129	6,72	147	7,65	716	37,27	393	20,46	1.921
C-20	349	16,23	95	4,42	95	4,42	129	6,00	121	5,63	668	31,06	694	32,26	2.151
C-21	209	19,33	67	6,20	52	4,81	93	8,60	85	7,86	247	22,85	328	30,34	1.081
C-22	2.773	48,25	561	9,76	517	9,00	443	7,71	459	7,99	709	12,34	285	4,96	5.747
C-23	8.273	46,19	1.845	10,30	1.620	9,05	1.619	9,04	1.617	9,03	2.127	11,88	808	4,51	17.909
C-24	759	19,62	228	5,89	194	5,02	253	6,54	220	5,69	1.067	27,59	1.147	29,65	3.868
C-25	251	9,49	96	3,63	59	2,23	130	4,91	111	4,20	1.063	40,17	936	35,37	2.646
TOTAL	29.617	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.

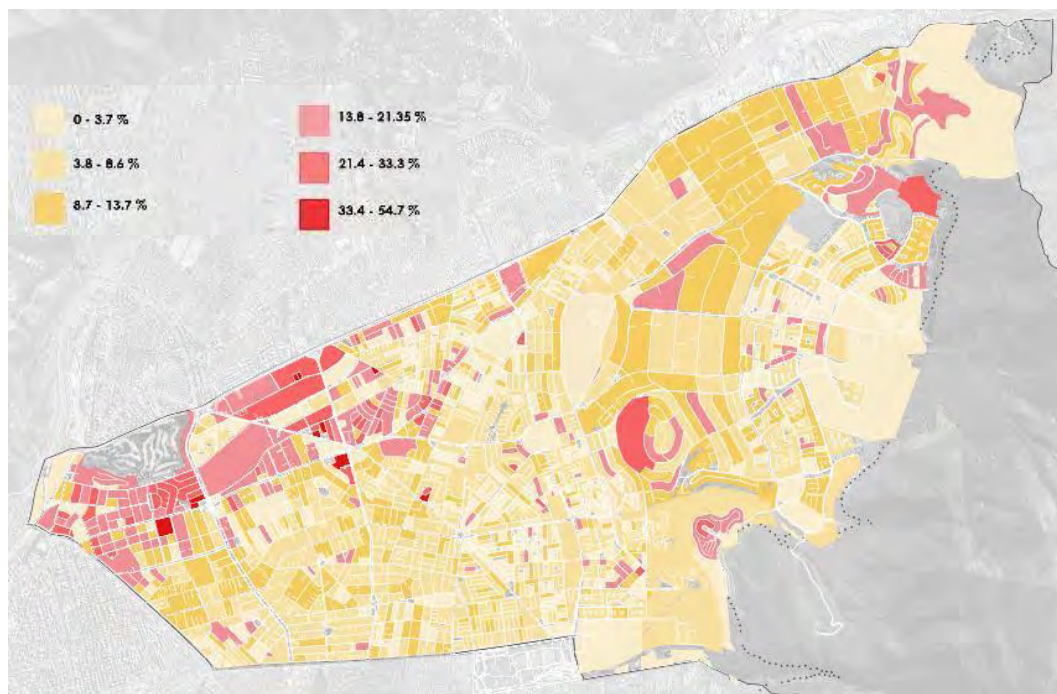
Con un número total de 52.783 personas, cerca de un 70% más que la cifra señalada por el Censo 2017.

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.

Figura N° 62
Población Migrante



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana, en base a cartografía realizada por la Dirección de Desarrollo Comunitario.

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%), sordera (15,7%), dificultad psiquiátrica (13,1%) y dificultad mental o intelectual (6%).³⁸

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.³⁹

¹¹⁸ Municipalidad de Las Condes, Dirección de Desarrollo Comunitario, Departamento de Planificación Social y Estudios (2019). Diagnóstico Social Comunal. pp. 117 – 118.
¹¹⁹ Ibid. p. 119.

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 m² proyectados y están emplazados en terrenos que no superan los 3.000 m², 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**.⁴⁰ 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.

⁴⁰Cálculo con acuerdo a antecedentes aportados por la Dirección de Obras Municipales de Las Condes.

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 PLADECOC 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, 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.*⁴¹

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

⁴¹ 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. 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 bandejes 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 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.

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.⁴² 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.

⁴² Fundamentos. Fundación Cerros Isla. En: <https://www.cerrosisla.cl/fundamento>.

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 Ramón.

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, teniéndose 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.

Figura N° 64
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para el
Paisaje Natural Precordillerano



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE

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 m²/hab., cifra distante de los 10 m²/hab⁴³, establecidos por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano.

Prácticamente no existen sitios disponibles donde se puedan proyectar nuevas áreas verdes. El desafío consiste 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, sus bandejones centrales y aceras, para crear nuevas áreas verdes lineales en el perfil de calles o avenidas, que aumenten el porcentaje de masa vegetal por medio de especies adaptadas a la condición hídrica que enfrentamos.

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, parques y plazas existentes. El sistema se complementa con la constitución de nuevos parques naturales urbanos en cerros isla y quebradas.

Se trata de aprovechar los vacíos urbanos o espacios residuales para la generación de nuevas áreas verdes. Para esto se propone la recuperación de pasajes públicos en sectores de alta densidad con participación de la comunidad, que permitirán generar nuevos espacios públicos con alta presencia de áreas verdes en zonas donde hay mayor déficit. La recuperación de estos, puede ser como área verde recreativa, huerto urbano, de actividades educativas asociadas al medioambiente, entre otras.

La red de infraestructura verde permite conectar por medio de corredores ecológicos los distintos ecosistemas naturales, aportando a la conservación y preservación de la biodiversidad urbana. La infraestructura verde favorece el aumento de la población y variedad de especies de fauna urbana.

⁴³ El indicador muestra la relación entre la superficie total de áreas verdes comunal (sumatoria de superficies de parques y plazas públicas) respecto a la población urbana comunal. Ver en línea en: <https://insights.arcgis.com/#/embed/611caae85cbf4cf4a10adfae4c047057>.

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 escalas 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 propuestos y privado Parque Cerro Los Piques.

4. Generar nuevas Rutas Verdes en: Martín de Zamora – Alonso de Camargo, Camino El Alba – Vital Apoquindo, General Blanche, Los Dominicos, Francisco Bilbao, Isabel La Católica – Alexander Fleming, Tomás Moro – Chesterton, Sebastián Elcano – Rosa O'Higgins, Presidente Riesco – Las Azaleas, 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

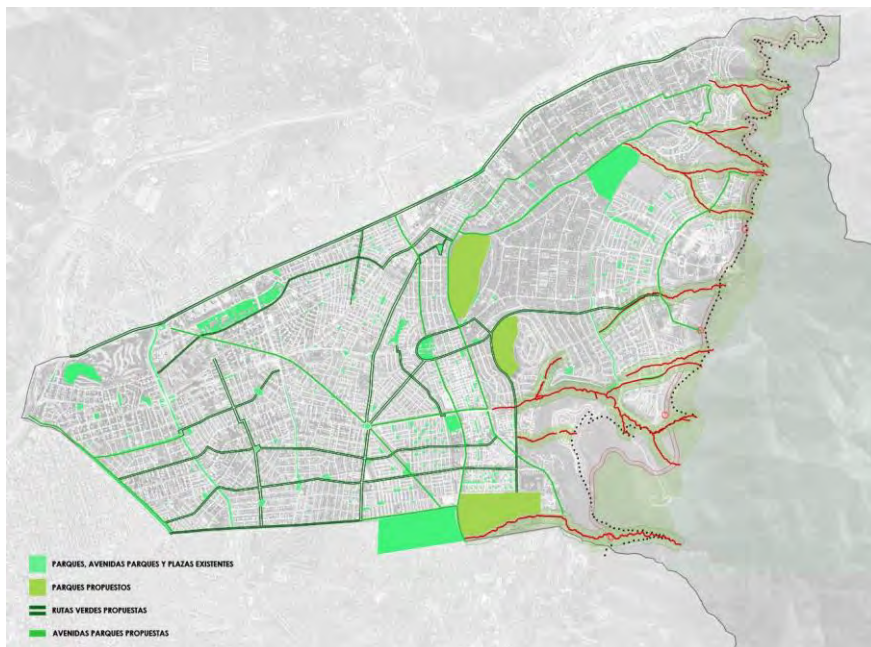
Imagen Objetivo para la Infraestructura Verde Sustentable



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 66

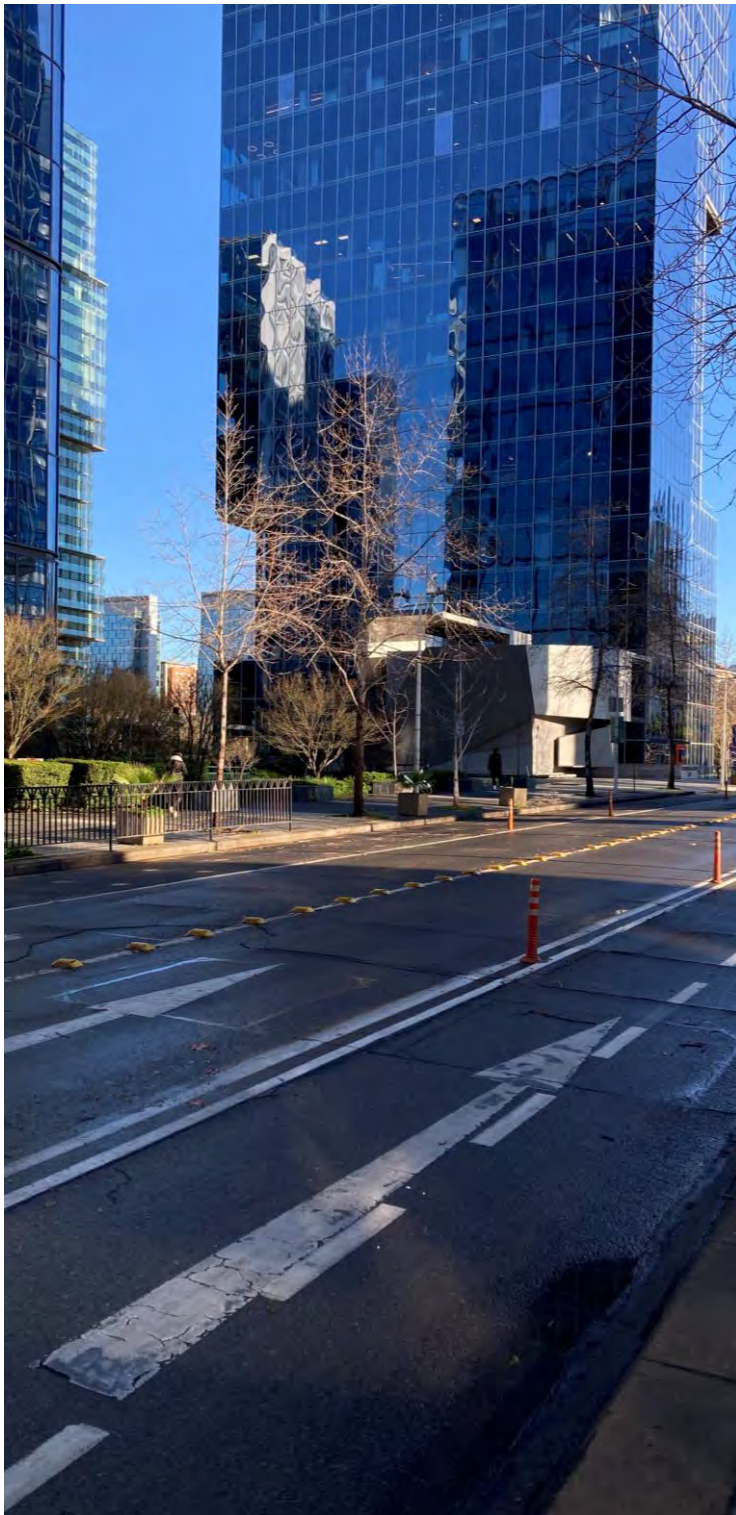
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Infraestructura Verde Sustentable



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

9. Implementar especies de bajo consumo hídrico y reducir superficies de pasto en áreas verdes comunales.
10. Generar nuevas zonas de deporte, juegos infantiles, estancia, esparcimiento y caniles en plazas y parques. Remodelar y realizar mantenimiento a las existentes.
11. Asociar nuevos usos a los espacios de áreas verdes a nivel barrial, como viveros y huertos urbanos comunitarios.
12. Incorporar estándares de accesibilidad en parques y plazas comunales.
13. Instalar sistemas de drenaje y captura de aguas lluvias para su posterior reutilización.
14. Estimular el aumento de la superficie comunal de techos verdes, favoreciendo el acceso de la comunidad en áreas centrales con alta demanda peatonal.
15. Utilizar energías renovables en las áreas verdes comunales.





III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA

107

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, bandejones) 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, Hernando de Magallanes, y sector Cantagallo.
3. Construir nuevos paseos peatonales en: Diaguítas, El Golf Norte, El Golf Sur, Los Vilos, 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 Córdova, Tomás Moro – Chesterton, Camino El Alba – Las Flores, Presidente Errázuriz, Los Militares, Andrés Bello – Vitacura, Presidente Riesco – Las Azaleas, Vaticano – Américo Vespucio, José de Moreda, Sebastián Elcano, La Gloria, Hernando de Magallanes, Mariano Sánchez Fontecilla, Gerónimo de Alderete, Estoril, Los Pozos (remate Martín de Zamora).

5. Mantenión 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, 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: Alcántara / Av. Presidente Errázuriz, Av. Manquehue, Mar de los Sargazos y Patagonia.
11. Construir rampas accesibles para pasarelas intercomunales existentes sobre Av. Kennedy: Pasarela Plaza Brasilia y Pasarela Kennedy-Manquehue (altura Colegio San Pedro Nolasco).

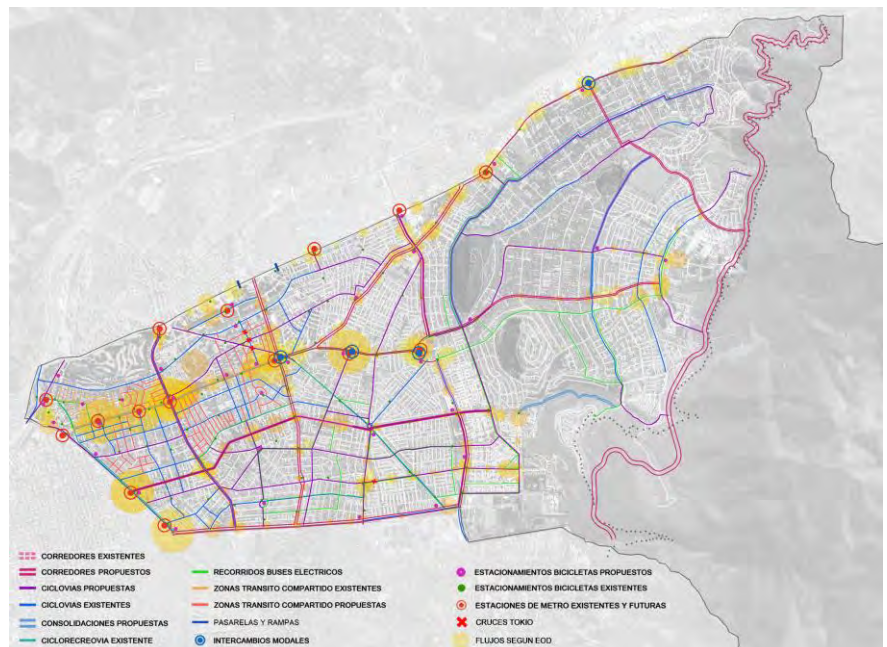
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

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 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.

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.

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. 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 espacio públicos en barrios para potenciar la calidad de vida de los vecinos y la

generación de nuevos programas públicos vecinales como los huertos comunitarios.

Se busca recuperar espacios en desuso, sin funcionalidad definida o deteriorados por la extensión sobre ellos de usos privados. 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.

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.⁴⁴

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. Mantención 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 Vespucio y Camino El Alba, incorporando el soterramiento de cable aéreos.

6. Elaborar un programa de mejoramiento de los barrios: Cooperativas Colón Oriente, Presidente Errázuriz, San Pascual y La Capitanía, Vaticano, Renacimiento Italiano, Roncevalles y Los Dominicos.
7. Elaborar proyectos de mejoramiento de los siguientes espacios públicos: Canal San Carlos, La Escuela, Rotonda Atenas, 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: Isidora Goyenechea, Parque Araucano y Estoril.
9. Mejoramiento del espacio público asociado a los nuevos proyectos de vialidad (ensanches y pasos bajo nivel, entre otros).
10. Diversificar el uso del espacio público a través de mobiliario urbano versátil, flexible y adaptable a

⁴⁴ 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/MANU_AL-DE-ELEMENTOS-URBANOS-SUSTENTABLES-TOMO1.pdf.

Figura N°69

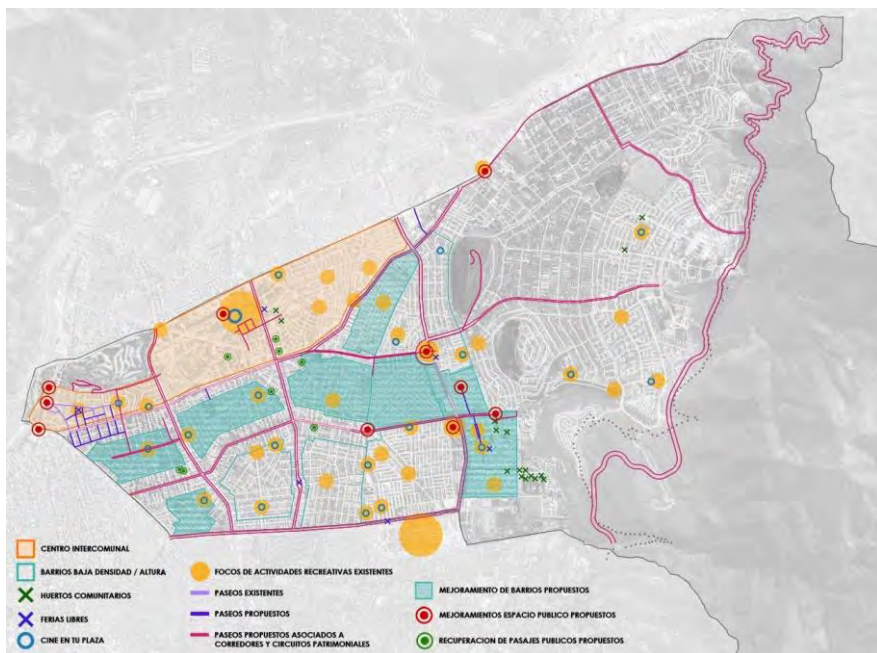
Imagen Objetivo para los Espacios Públicos Inclusivos



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 Militares – Lorena Warren, Dra. Cora Meyers, Las Malvas, Reverendo Padre Werner Fromm, Esteban Dell'Orto, Cristóbal Colón – Hernando de Magallanes, Alsua 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 barriales, 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. Reponer mobiliario urbano existente (escaños, papeleros, luminarias) e incorporar nuevos (dispensadores de bolsas de perros, bebederos, señaléticas).



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.¹¹ 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 Capitanía, 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. 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.

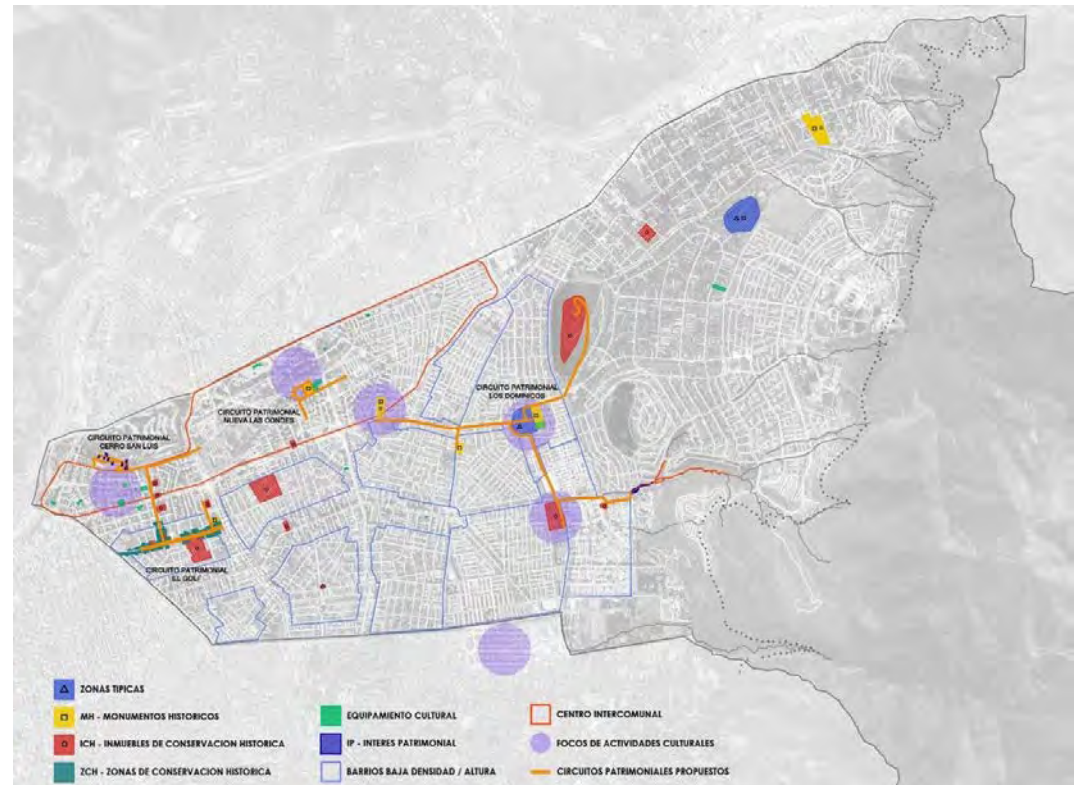


Figura N° 71
Imagen Objetivo para la Identidad y Memoria

115

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

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).

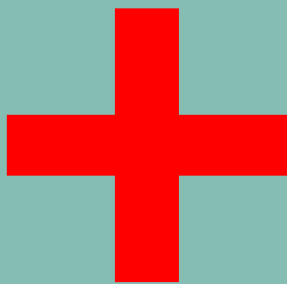
04B.- Criterios de Selección de Proyectos

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.

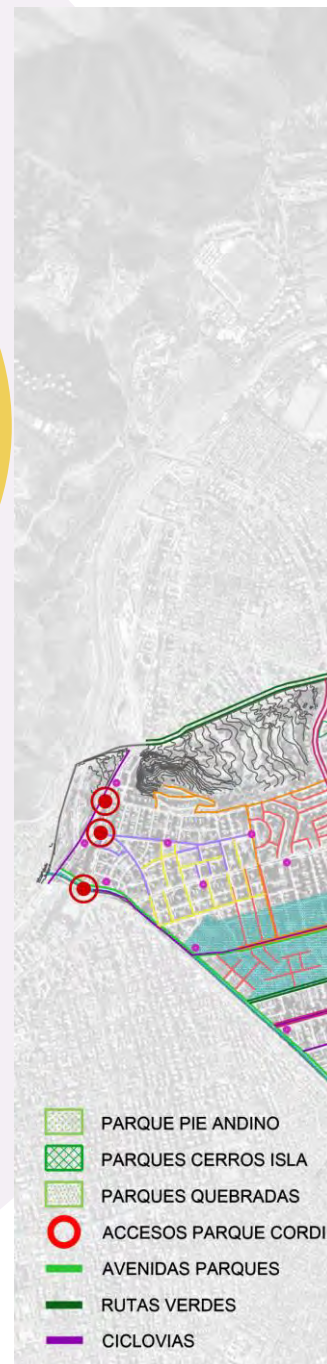
Desde el punto de vista de la factibilidad, es importante dotar de continuidad a estrategias, proyectos y/o acciones ya iniciadas y en ejecución, que precisan finalizarse para que

Las Condes



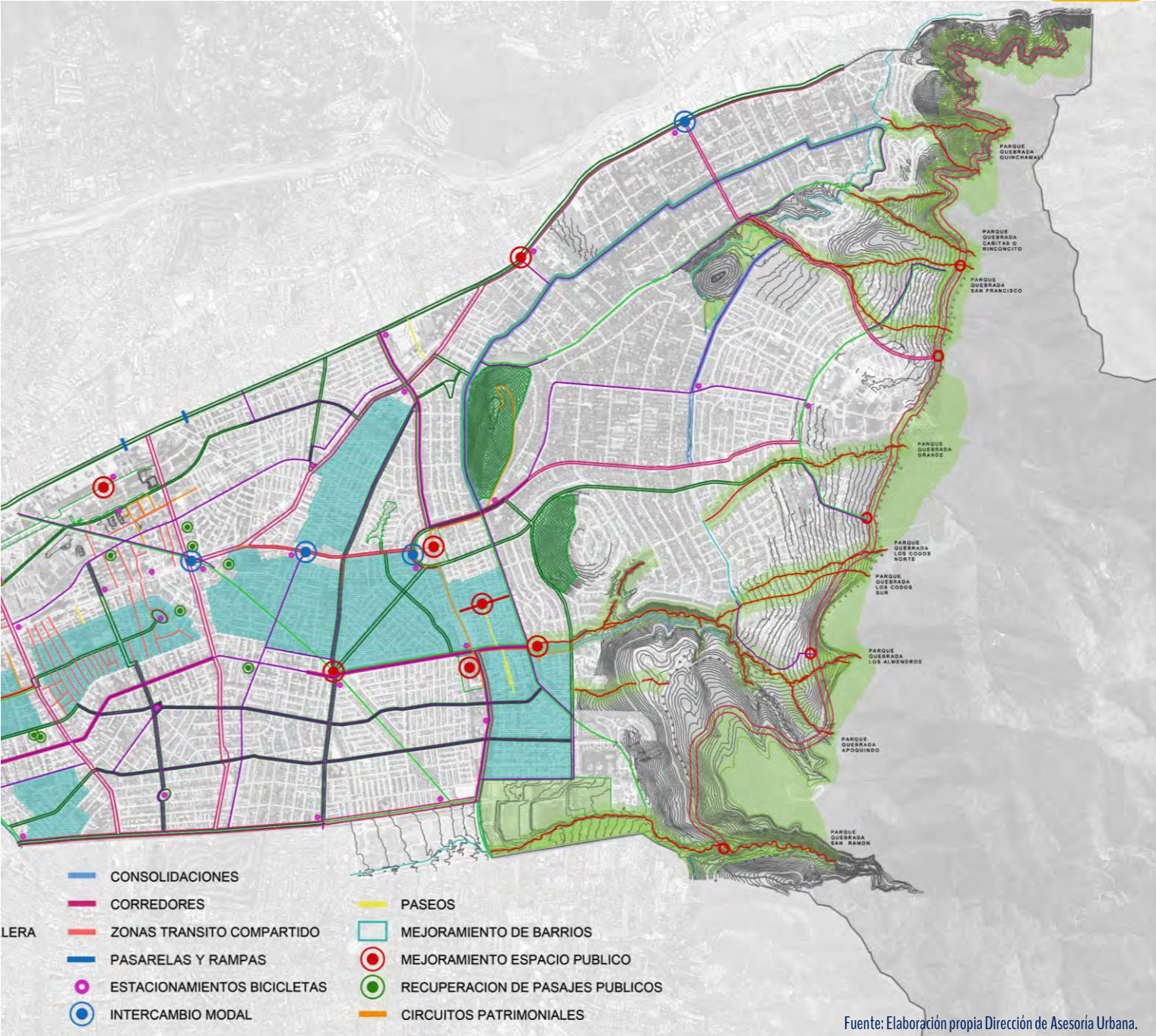
Limpia
Atractiva
Segura

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.

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

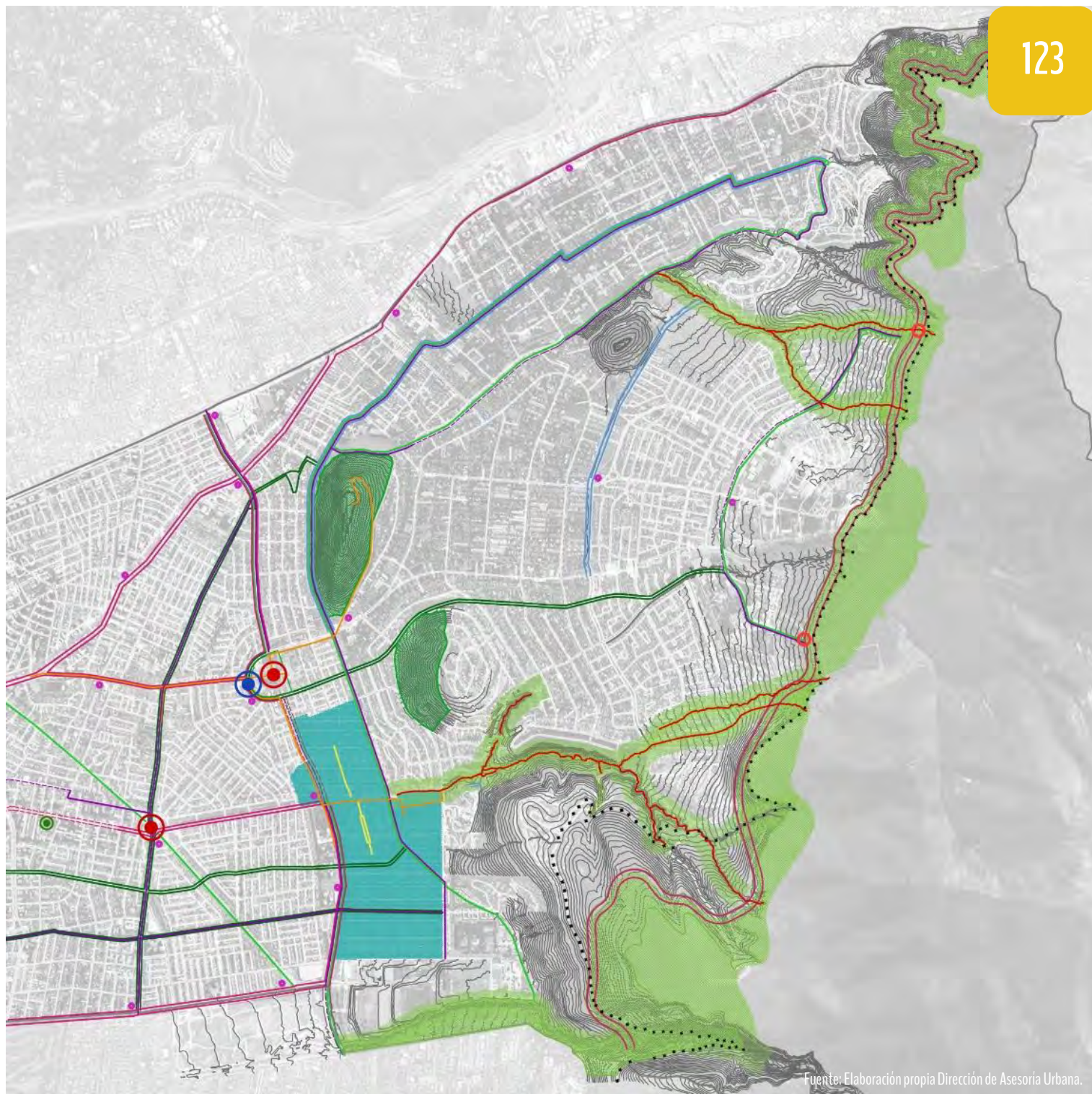
	PARQUE PIE ANDINO [1 - 01]		CORREDOR PADRE HURTADO [3 - 34]
	PARQUE CERRO APOQUINDO [1 - 02]		CORREDOR CRISTOBAL COLON [3 - 35]
	PARQUE CERRO CALAN [1 - 03]		CORREDOR FRANCISCO BILBAO [3 - 36]
	PARQUE QUEBRADA CODOS NORTE Y SUR [1 - 06]		CORREDOR LAS CONDES [3 - 37]
	PARQUE QUEBRADA SAN FRANCISCO [1 - 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]		RAMPA ACCESIBLE PASARELA KENNEDY - MANQUEHUE [3 - 48]
	(M. de Zamora - M. Alonso Pinzón - A. de Camargo - Patricia)		PASEO DIAGUITAS [4 - 01]
	RUTA VERDE GENERAL BLANCHE [2 - 11]		PASEOS EL GOLF NORTE [4 - 02]
	RUTA VERDE ISABEL LA CATOLICA - ALEJANDRO FLEMING [2 - 14]		PASEOS EL GOLF SUR [4 - 03]
	RUTA VERDE TOMAS MORO - CHESTERTON [2 - 15]		PASEO LOS VILOS [4 - 04]
	CICLOVIA PADRE HURTADO [3 - 01]		MANTENCION PASEOS EL GOLF NORTE EXISTENTES
	CICLOVIA PAUL HARRIS [3 - 02]		MEJORAMIENTO DE BARRIOS
	(Vital Apoquindo - Paul Harris - Camino La Posada)		- BARRIO COOPERATIVAS COLON ORIENTE [4 - 07]
	CICLOVIA ISABEL LA CATOLICA - ALEJANDRO FLEMING [3 - 05]		- BARRIO SAN PASCUAL Y LA CAPITANIA [4 - 09]
	CICLOVIA AVENIDA PLAZA [3 - 07]		MEJORAMIENTO ESPACIO PUBLICO
	CICLOVIA CHARLES HAMILTON - AV. DEL MONTE [3 - 09]		- CANAL SAN CARLOS [4 - 14]
	CICLOVIA TOMAS MORO - CHESTERTON [3 - 11]		- ROTONDA ATENAS [4 - 16]
	CICLOVIA SEBASTIAN ELCANO [3 - 19]		- MANTENCION PARQUE LOS DOMINICOS [4 - 18]
	CICLOVIA LA GLORIA [3 - 20]		RECUPERACION DE PASAJES PUBLICOS
	CICLOVIA LOS POZOS (REMATE M. DE ZAMORA) [3 - 25]		- PASAJE COLON [4 - 26]
	CONSOLIDACION PAUL HARRIS [3 - 30]		- PASAJE LORENA WARREN [4 - 30]
	CONSOLIDACION FRANCISCO BULNES CORREA [3 - 31]		CIRCUITO PATRIMONIAL LOS DOMINICOS [5 - 01]
	CORREDOR APOQUINDO [3 - 33]		CIRCUITO PATRIMONIAL EL GOLF [5 - 03]
			CIRCUITO PATRIMONIAL CERRO SAN LUIS [5 - 04]



Figura N° 74
Propuesta PIIMEP Las Condes¹²



¹² Revisar Volumen II PIIMEP 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											
EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO, TIPO O CATEGORÍA DE PROYECTO, CÓDIGO Y NOMBRE DE PROYECTO		OBJETIVOS PIIMEP ASOCIADOS	RESPECTO DE EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO Y OBJETIVOS								
			CALIFICACIÓN EJE ESTRATÉGICO	CALIFICACIÓN OBJETIVOS					MEJOR		
				OB_01	OB_02	OB_03	OB_04	OB_05	CONECTIVIDAD	ACCESIBILIDAD	
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO										
1-01	Parque y Corredor Pie Andino	1Y2	5	5	4				3	3	
4-02	Paseo El Golf Norte / Don Carlos	1,2Y3	2	5	4	3			3	3	
4-03	Paseo El Golf Sur / Callao	1,2Y3	2	5	4	3			3	3	
2-01	Av. Parque Paul Harris	1,3Y5	4	5		3		1	3	2	
3-33	Corredor Apoquindo	1,2Y5	3	5	4			1	3	3	
3-34	Corredor Padre Hurtado	1,2Y5	3	5	4			1	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 Padre Hurtado	1,3Y5	4	5		3		1	3	2	
2-05	Av. Parque Alonso de Córdova – 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	
4-07	Barrio Cooperativas Colón Oriente	1,3Y4	2	5		3	2		3	3	
4-14	Canal San Carlos	2,3Y4	2		4	3	2		3	3	
4-16	Rotonda Atenas	2,3Y4	2		4	3	2		3	3	
3-01	Ciclovía Padre Hurtado	1Y3	3	5		3			3	2	
3-05	Ciclovía Isabel La Católica - Alexander Fleming	1Y3	3	5		3			3	2	
3-07	Ciclovía Avenida Plaza	1Y3	3	5		3			3	2	
3-09	Ciclovía Charles Hamilton - Av. Del Monte	1Y3	3	5		3			3	2	
3-02	Ciclovía Paul Harris	1Y3	3	5		3			3	2	
3-11	Ciclovía Tomás Moro - Chesterton	1Y3	3	5		3			3	2	
3-20	Ciclovía La Gloria	1Y3	3	5		3			3	2	
3-25	Ciclovía Los Pozos (remate de Martín de Zamora)	1Y3	3	5		3			3	2	
3-19	Ciclovía Sebastián Elcano	1Y3	3	5		3			3	2	

CALIFICACIÓN TÉCNICA											
VALORACIÓN DE ATRIBUTOS DE LOS PROYECTOS [LGUC : ARTÍCULO 176]							CALIFICACIONES PONDERADAS				PRIORIDAD
RAR		CALIDAD ESPACIO PÚBLICO	COHESIÓN SOCIAL	SUSTENTABILIDAD URBANA	CALIFICACIÓN	PONDERACIÓN	EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVOS	ATRIBUTOS PROYECTO	TOTAL	
OPERACIÓN	MOVILIDAD										
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
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										
EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO, TIPO O CATEGORÍA DE PROYECTO, CÓDIGO Y NOMBRE DE PROYECTO		OBJETIVOS PIIMP ASOCIADOS	RESPECTO DE EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO Y OBJETIVOS							
			CALIFICACIÓN EJE ESTRATÉGICO	CALIFICACIÓN OBJETIVOS					MEJOR	
				OB_01	OB_02	OB_03	OB_04	OB_05	CONECTIVIDAD	ACCESIBILIDAD
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO									
2-14	Ruta Verde Isabel La Católica - Alexander Fleming	2,4Y5	4		4		2	1	3	1
2-15	Ruta Verde Tomás Moro - Chesterton	2,4Y5	4		4		2	1	3	1
3-30	Consolidación Paul Harris	1Y5	3	5				1	3	3
3-31	Consolidación Francisco Bulnes Correa	1Y5	3	5				1	3	3
1-06	Parque Quebrada Codos Norte y Sur	3Y4	5			3	2		2	1
1-07	Parque Quebrada San Francisco	3Y4	5			3	2		2	1
1-11	Parque Quebrada Apoquindo	3Y4	5			3	2		2	1
2-09	Ruta Verde Martín de Zamora - Alonso de Camargo	2,4Y5	4		4		2	1	3	1
2-11	Ruta Verde General Blanche	2,4Y5	4		4		2	1	3	1
4-09	Barrio San Pascual y La Capitania	1Y4	2	5			2		3	3
4-18	Parque Los Dominicos	2Y3	2		4	3			3	3
3-26	Calle Unamuno	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 Ángeles	3,4Y5	3			3	2	1	2	2
3-29	Calle Pío XI	3,4Y5	3			3	2	1	2	2
1-14	Acceso por Av. Plaza	1	5	5					3	3
1-16	Acceso por Quebrada San Francisco	1	5	5					3	3
1-03	Parque Cerro Calán	2	5		4				2	2
3-42	Estacionamiento Bicicletas - I - Andrés Bello / Isidora Goyenechea	3Y4	3			3	2		3	3
1-02	Parque Cerro Apoquindo	2	5		4				1	1
5-01	Los Dominicos / Av. Apoquindo	1Y3	1	5		3			1	1
5-03	El Golf / Av. Presidente Errazuriz	1Y3	1	5		3			1	1
5-04	Cerro San Luis / Calle Rosario Orrego	2Y3	1		4	3			1	1
3-47	Rampa Accesible Pasarela Plaza Brasilia	4	3		4				3	3
3-48	Rampa Accesible Pasarela Kennedy – Manquehue	4	3		4				3	3
4-26	Recuperación de Pasajes Públicos: Pasaje Colón	3	2			3			1	1
4-30	Recuperación de Pasajes Públicos: Pasaje Lorena Warren	3	2			3			1	1

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

CALIFICACIÓN TÉCNICA											
VALORACIÓN DE ATRIBUTOS DE LOS PROYECTOS [LGUC : ARTÍCULO 176]							CALIFICACIONES PONDERADAS				PRIORIDAD
RAR		CALIDAD ESPACIO PÚBLICO	COHESIÓN SOCIAL	SUSTENTABILIDAD URBANA	CALIFICACIÓN	PONDERACIÓN	EJE ESTRATÉGICO	OBJETIVOS	ATRIBUTOS PROYECTO	TOTAL	
OPERACIÓN	MOVILIDAD										
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 fechas; 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 otra acciones.



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 disímiles 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.

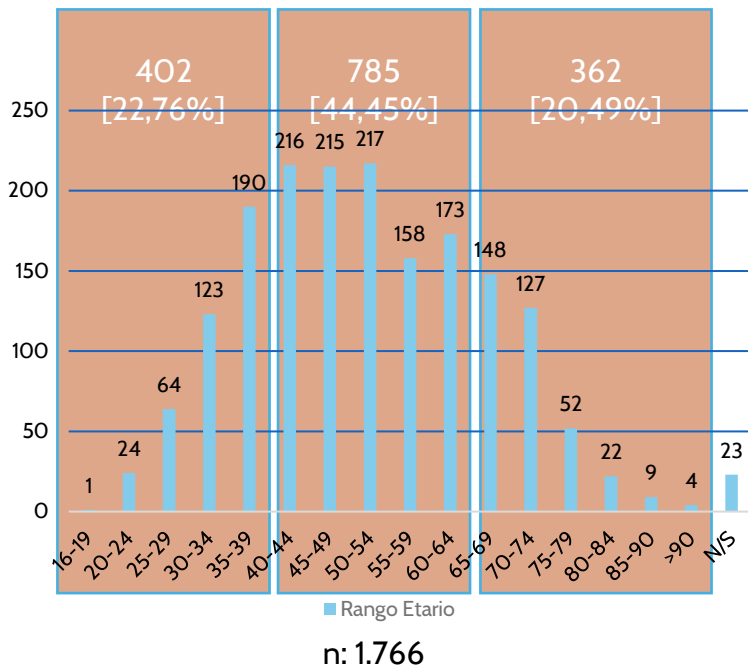
En conclusión, después de los cinco correos enviados, tan solo 7.952 personas hicieron click para ingresar a la plataforma, representando el 3,93% de la base de datos asociado al primer envío.

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.

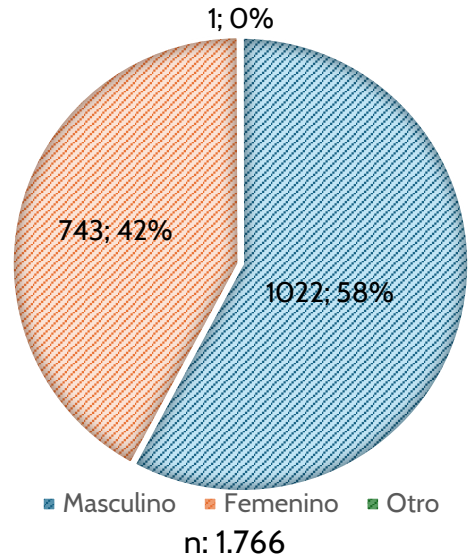
Quienes participaron de este proceso debían emitir su percepción, en orden de importancia, respecto de los lineamientos o ejes estratégicos y de los objetivos asociados a estos.

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) SI;

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 paseos, veredas y cruces en zonas de alta demanda peatonal	5
1. Concebir una movilidad integrada, inclusiva y sostenible, en Las Condes	4
2. Potenciar el uso del transporte público y los intercambios modales	3
3. Crear una red comunal de ciclovías y zonas de tránsito compartido de baja velocidad vehicular	2
5. Integrar medios de transportes no motorizados con la infraestructura pública y privada de transporte comunal	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
2. Generar espacios públicos vitales, seguros, accesibles, dinámicos e inclusivos en la comuna	5
3. Mejorar las condiciones ambientales y el equipamiento urbano en los espacios públicos de la comuna	4
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	3
4. Proyectar nuevos paseos peatonales	2
1. Poner en relevancia y proteger el patrimonio arquitectónico y urbano de Las Condes	5
2. Crear nuevos Circuitos Patrimoniales en distintas zonas de la comuna	4
3. Consolidar y proteger la identidad, imagen y patrimonio urbano de los barrios típicos 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 DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ES		
PLAN		
EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO, TIPO O CATEGORÍA DE PROYECTO, CÓDIGO Y NOMBRE DE PROYECTO		OBJETIVOS PIIMEP 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 / Callao	1,2Y3
2-05	Av. Parque Alonso de Córdova – Sebastián Piñera	1,3Y5
2-07	Av. Parque Sánchez Fontecilla	1,3Y5
3-26	Calle Unamuno	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	1- Andrés Bello / Isidora Goyenechea	3Y4
3-43	Intercambio Modal Manquehue	1Y2
3-44	Intercambio Modal Los Dominicos	1Y2
4-14	Canal San Carlos	2,3Y4
4-16	Rotonda Atenas	2,3Y4
1-01	Parque y Corredor Pie Andino	1Y2
3-01	Ciclovía Padre Hurtado	1Y3
3-05	Ciclovía Isabel La Católica - Alexander Fleming	1Y3
3-07	Ciclovía Avenida Plaza	1Y3
3-09	Ciclovía Charles Hamilton - Av. Del Monte	1Y3
4-01	Paseo Diaguítas	1,2Y4
4-04	Paseo Los Vilos	1,2Y4
3-02	Ciclovía Paul Harris	1Y3

Continúa en página 132.

ESPACIO PÚBLICO: MATRIZ PRIORIZADA DE ESTRATEGIAS, PROYECTOS Y/O ACCIONES

PROCESO PARTICIPACIÓN CIUDADANA

RESULTADOS VALORACIÓN COMUNITARIA						CALIFICACIONES PONDERADAS				PRIORIDAD CIUDADANA
CALIFICACIÓN EJE ESTRATÉGICO	CALIFICACIÓN OBJETIVOS					EJE ESTRATÉGICO	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 ES		
PLAN		
EJE ESTRATÉGICO O LINEAMIENTO, TIPO O CATEGORÍA DE PROYECTO, CÓDIGO Y NOMBRE DE PROYECTO		OBJETIVOS PIIMEP ASOCIADOS
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	
3-11	Ciclovía Tomás Moro - Chesterton	1Y3
3-30	Consolidación Paul Harris	1Y5
3-31	Consolidación Francisco Bulnes Correa	1Y5
4-07	Barrio Cooperativas Colón Oriente	1,3Y4
4-09	Barrio San Pascual y La Capitanía	1Y4
4-18	Parque Los Dominicos	2Y3
3-20	Ciclovía La Gloria	1Y3
3-25	Ciclovía Los Pozos (remate de Martín de Zamora)	1Y3
3-19	Ciclovía Sebastián Elcano	1Y3
2-14	Ruta Verde Isabel La Católica - Alexander Fleming	2,4Y5
2-15	Ruta Verde Tomás Moro - Chesterton	2,4Y5
2-09	Ruta Verde Martín de Zamora - Alonso de Camargo	2,4Y5
2-11	Ruta Verde General Blanche	2,4Y5
3-47	Rampa Accesible Pasarela Plaza Brasília	4
3-48	Rampa Accesible Pasarela Kennedy – Manquehue	4
1-03	Parque Cerro Calán	2
5-01	Los Dominicos / Av. Apoquindo	1Y3
5-03	El Golf / Av. Presidente Errázuriz	1Y3
1-06	Parque Quebrada Codos Norte y Sur	3Y4
1-07	Parque Quebrada San Francisco	3Y4
1-11	Parque Quebrada Apoquindo	3Y4
1-02	Parque Cerro Apoquindo	2
5-04	Cerro San Luis / Calle Rosario Orrego	2Y3
1-14	Acceso por Av. Plaza	1
1-16	Acceso por Quebrada San Francisco	1
4-26	Pasaje Colón	3
4-30	Pasaje Lorena Warren	3

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

ESPACIO PÚBLICO: MATRIZ PRIORIZADA DE ESTRATEGIAS, PROYECTOS Y/O ACCIONES

PROCESO PARTICIPACIÓN CIUDADANA

RESULTADOS VALORACIÓN COMUNITARIA						CALIFICACIONES PONDERADAS				PRIORIDAD CIUDADANA
CALIFICACIÓN EJE ESTRATÉGICO	CALIFICACIÓN OBJETIVOS					EJE ESTRATÉGICO	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			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

PIIMP: 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				
4-02	Paseo El Golf Norte / Don Carlos	8,00	8,00	8,00	1
4-03	Paseo El Golf Sur / Callao	8,00	8,00	8,00	1
2-01	Av. Parque Paul Harris	7,83	8,13	7,98	3
1-01	Parque y Corredor Pie Andino	8,30	7,50	7,90	4
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 Condes	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
4-01	Paseo Diaguitas	7,55	7,25	7,40	17
4-04	Paseo Los Vilos	7,55	7,25	7,40	17
4-14	Canal San Carlos	7,10	7,70	7,40	17
4-16	Rotonda Atenas	7,10	7,70	7,40	17
4-07	Barrio Cooperativas Colón Oriente	7,40	7,10	7,25	21
3-01	Ciclovía Padre Hurtado	7,05	7,25	7,15	22
3-05	Ciclovía Isabel La Católica - Alexander Fleming	7,05	7,25	7,15	22
3-07	Ciclovía Avenida Plaza	7,05	7,25	7,15	22
3-09	Ciclovía 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 Ángeles	6,45	7,85	7,15	22
3-29	Calle Pío XI	6,45	7,85	7,15	22
3-02	Ciclovía Paul Harris	6,98	7,18	7,08	30

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	6,98	7,18	7,08	30
3-42	Estacionamientos Bicicletas - 1 - Andrés Bello / Isidora Goyenechea	6,30	7,70	7,00	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 Bulnes Correa	6,60	7,10	6,85	33
4-09	Barrio San Pascual y La Capitanía	6,50	7,10	6,80	37
4-18	Parque Los Dominicos	6,50	7,10	6,80	37
3-19	Ciclovia Sebastián Elcano	6,68	6,88	6,78	32
2-14	Ruta Verde Isabel La Católica - Alexander Fleming	6,63	6,63	6,63	40
2-15	Ruta Verde Tomás Moro - Chesterton	6,63	6,63	6,63	40
2-09	Ruta Verde Martín de Zamora - Alonso de Camargo	6,55	6,55	6,55	42
2-11	Ruta Verde General Blanche	6,55	6,55	6,55	42
1-06	Parque Quebrada Codos Norte y Sur	6,58	5,78	6,18	44
1-07	Parque Quebrada San Francisco	6,58	5,78	6,18	44
1-11	Parque Quebrada Apoquindo	6,58	5,78	6,18	44
1-03	Parque Cerro Calán	6,35	5,85	6,10	47
1-02	Parque Cerro Apoquindo	6,20	5,70	5,95	48
1-14	Acceso por Av. Plaza	6,43	5,33	5,88	49
1-16	Acceso por Quebrada San Francisco	6,43	5,33	5,88	49
5-01	Los Dominicos / Av. Apoquindo	5,80	5,80	5,80	51
5-03	El Golf / Av. Presidente Errazuriz	5,80	5,80	5,80	51
3-47	Rampa Accesible Pasarela Plaza Brasilia	5,25	6,35	5,80	53
3-48	Rampa Accesible Pasarela Kennedy – Manquehue	5,25	6,35	5,80	53
5-04	Cerro San Luis / Calle Rosario Orrego	5,50	5,50	5,50	53
4-26	Pasaje Colón	4,40	4,70	4,55	56
4-30	Pasaje Lorena Warren	4,40	4,70	4,55	56

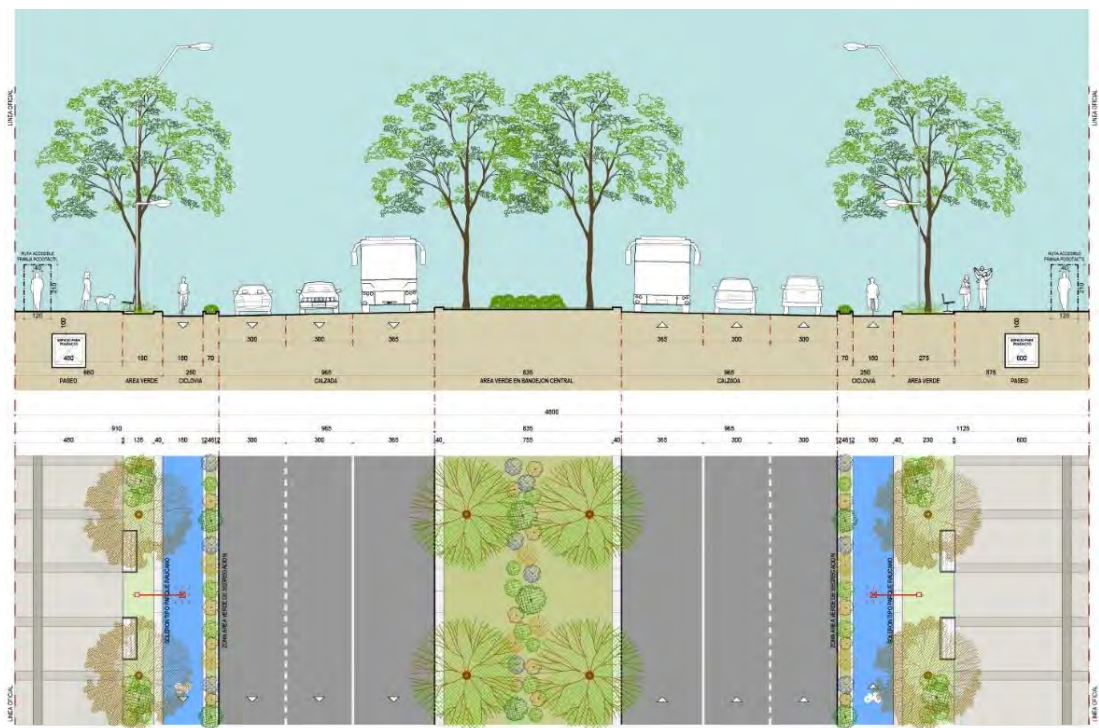
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 80
Cuarta Prioridad: Corredor de
Av. Cristóbal Colón



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

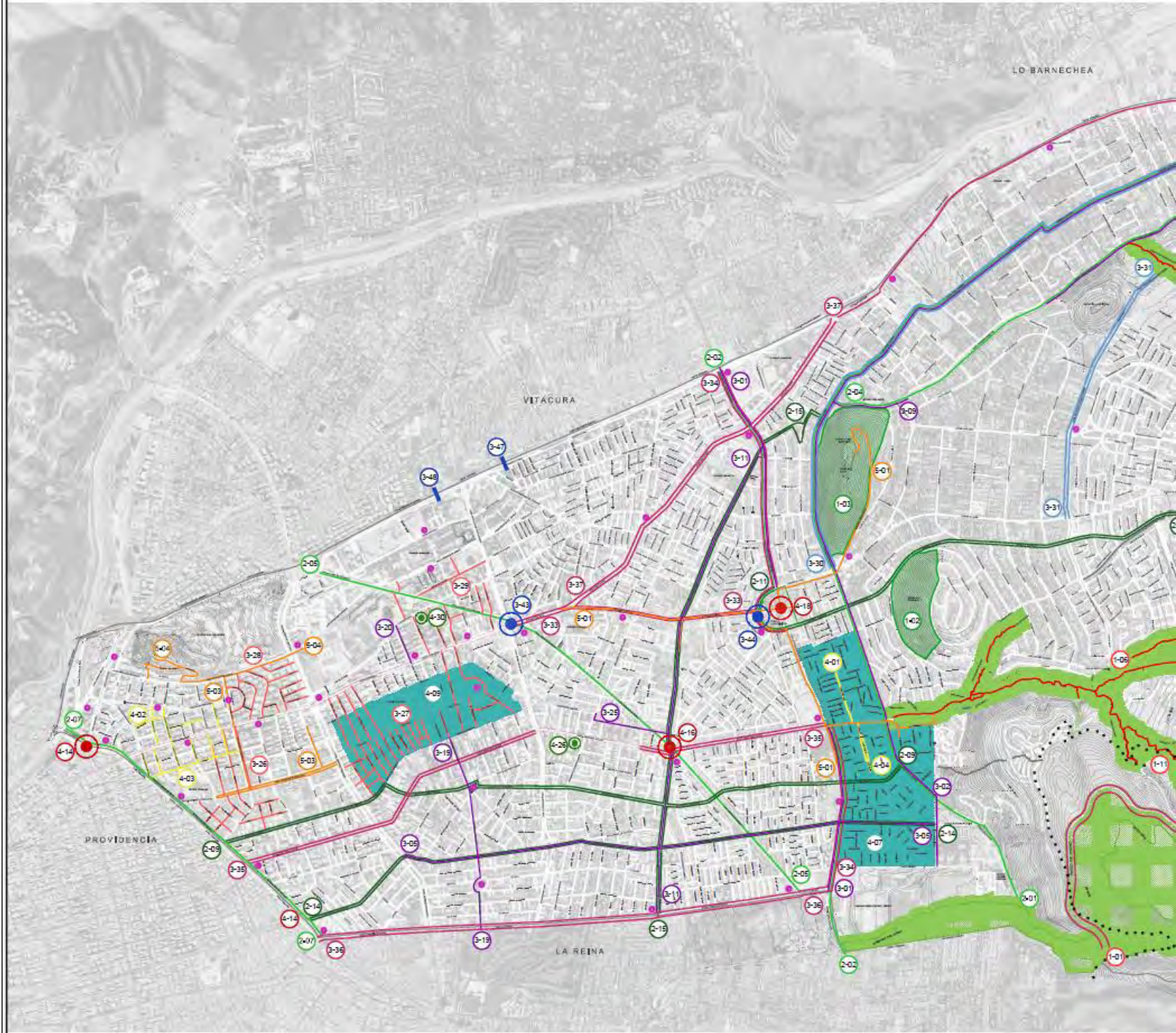
Figura N° 81
Cuarta Prioridad: Corredor Av. Las Condes
Perfil Tipo: Bandejón Central y Tres Pistas por
Sentido de Tránsito (2 vehiculares y 1 buses)



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 82
Cuarta Prioridad: Parque y Corredor Pie Andino





LEYENDA PROYECTOS PRIORIZADOS

- PARQUE EL GOLF NORTE (1 - 02)
- PARQUE EL GOLF SUR (1 - 03)
- AV. PARQUE PAUL HARRIS - CAMINO LA POMA (2 - 01)
- PARQUE PRE ASESOR (1 - 01)
- AV. PARQUE PABLO HURTADO (2 - 02)
- CORREDOR APOQUINDO (3 - 28)
- CORREDOR PABLO HURTADO (3 - 34)
- CORREDOR CRISTÓBAL COLÓN (3 - 35)
- CORREDOR FRANCISCO MESA (3 - 36)
- CORREDOR LAS CONDES (3 - 37)
- AV. PARQUE ALVARO DE CORDOVA - BRANSTON PIERNA (3 - 03)
- AV. PARQUE SANCHEZ PORTICILLA (3 - 07)
- AV. PARQUE AVANZA PLAZA (3 - 02)
- AV. PARQUE CHARLES HAMILTON - AV. DEL MONTE (3 - 04)
- INTERCAMBIO MODAL MANGUILLAS (3 - 42)
- INTERCAMBIO MODAL LOS DOMINICOS (3 - 44)
- PASEO DABUITAS (4 - 01)
- PASEO LOS VILLOS (4 - 04)
- MEJORAMIENTO ESPACIO PÚBLICO CANAL SAN CARLOS (4 - 14)
- MEJORAMIENTO ESPACIO PÚBLICO AGUADA ATENIDA (4 - 15)
- MEJORAMIENTO DE BARRIO COOPERATIVA COLON ORIENTE (4 - 27)
- CICLOVIA PABLO HURTADO (3 - 01)
- CICLOVIA SABEL LA CATOLICA - ALEJANDRO RUIRROS (3 - 02)
- CICLOVIA AVANZA PLAZA (3 - 03)
- CICLOVIA CHARLES HAMILTON - AV. DEL MONTE (3 - 04)
- CICLOVIA TOMAS MORO - CHANTERSON (3 - 11)
- ZONA TRANSITO COMPARTIDO BARRIO PASADITO SANCHEZ (3 - 26)
- ZONA TRANSITO COMPARTIDO BARRIO SAN PABLO Y LA CAPITANEA (3 - 27)
- ZONA TRANSITO COMPARTIDO BARRIO EL GOLF (3 - 28)
- ZONA TRANSITO COMPARTIDO NUEVA LAS CONDES (3 - 29)
- CICLOVIA PAUL HARRIS (3 - 02)
- CICLOVIA TOMAS MORO - CHANTERSON (3 - 11)
- ESTACIONAMIENTO BICICLISTAS (3 - 42)
- CICLOVIA LA ALDORA (3 - 35)
- CICLOVIA LOS POCOS ROSALES - M. DE ZAMORA (3 - 36)
- CONSEJO DE PAUL HARRIS (3 - 37)
- CONSEJO DE FRANCISCO MESA Y LA CAPITANEA (3 - 38)
- MEJORAMIENTO DE BARRIO SAN PABLO Y LA CAPITANEA (4 - 08)
- MANUTENCION DE PARQUE LOS DOMINICOS (4 - 14)
- CICLOVIA BRANSTON PIERNA (3 - 16)
- ROUTE VERDE SABEL LA CATOLICA - ALEJANDRO RUIRROS (3 - 16)
- ROUTE VERDE TOMAS MORO - CHANTERSON (3 - 15)
- ROUTE VERDE MARTIN DE ZAMORA - ALEJANDRO DE CARRANZO (3 - 08)
- ROUTE VERDE GENERAL BLANCO (3 - 11)
- PARQUE QUERRADA CORDERO NORTE Y SUR (1 - 06)
- PARQUE QUERRADA SAN FRANCISCO (1 - 07)
- PARQUE QUERRADA APOQUINDO (1 - 11)
- PARQUE CORDERO CALAN (1 - 02)
- PARQUE CORDERO APOQUINDO (1 - 02)
- ACCESO AV. PLAZA (1 - 14)
- ACCESO QUERRADA SAN FRANCISCO (1 - 07)
- CIRCULO INTERIORAL LOS DOMINICOS (3 - 01)
- CIRCULO INTERIORAL EL GOLF (3 - 02)
- RAMPA ACCESIBLE PASADITO SANCHEZ - MANGUILLAS (3 - 42)
- CIRCULO INTERIORAL CORDERO SAN LUIS (3 - 06)
- RECONSTRUCCION DE PASADITO PUBLICO COLON (4 - 28)
- RECONSTRUCCION DE PASADITO PUBLICO LORNA WARRAN (4 - 36)

MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES

PROMULGACIÓN APROBACIÓN MUNICIPAL

JORGE VERGARA GÓMEZ
SECRETARIO MUNICIPAL

HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL

SR. CATALINA UGARTE MELERO	SR. LUIS HADAD ACORVIDO	SR. MANUEL WILFRIDO ARANCIA
SR. FRANCISCA GONZALEZ TORRES	SR. PAMELA HODAR ALBA	SR. RICARDO HOLYCOMBEN VILLAS
SR. CRISTÓBAL DE LA MAZA LÓPEZ	SR. LEONARDO PRAT FERNANDEZ	SR. GUILLERMO URSUA LARRAIN
	SR. NATALI MARQUEZ CORTES	

APROBACIÓN MUNICIPAL

EL SECRETARIO MUNICIPAL Y EL CONCEJO MUNICIPAL DE LAS CONDES, CONFIATOS QUE EL PRESENTE PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO PARA LA COMUNA DE LAS CONDES, HA SIDO APROBADO POR EL CONCEJO MUNICIPAL EN SESIÓN DEL 20 DE ABRIL DE 2023 Y RATIFICADO POR DIRECTO ACCESION DEL 20 DE ABRIL DE 2023, DE LA MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES.

PAOLO DE LA LLERA MARTIN
ALCALDE

JORGE VERGARA GÓMEZ
SECRETARIO MUNICIPAL

CATALINA SAN MARTIN CAVADA
ALCALDE

LÁMINA N° 01		PROYECTOS, OBRAS Y/O ACCIONES	
PROYECTO	PRECIO	PRECIO	PRECIO
1. 12. 000		12. 000. 000	





índice de figuras y tablas

Figura N° 1	:	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago	14	Figura N° 37	:	Delitos de Tráfico o Consumo de Drogas	62
Figura N° 2	:	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago: Dimensión Ambiental	15	Figura N° 38	:	Robo a Comercio	62
Figura N° 3	:	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago: Dimensión Infraestructura	15	Figura N° 39	:	Robo con Violencia, Intimidación o Retención de Víctimas	62
Figura N° 4	:	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago: Dimensión Accesibilidad	15	Figura N° 40	:	Robo a Domicilio	62
Figura N° 5	:	Índice de Bienestar Territorial Gran Santiago: Dimensión Accesibilidad	15	Figura N° 41	:	Red Municipal de Cámaras, Enero 2024	63
Figura N° 6	:	Territorio Urbano y Barrios por Data de Origen	17	Figura N° 42	:	Índice de Seguridad de Las Condes por Manzana	64
Figura N° 7	:	Alternativas de Estructuración Estudio Plan Regulador Comunal 1992	18 – 19	Figura N° 43	:	Tabla y Gráfico: Promedio de Residuos Generados por Habitante de la Comuna (kilo/día)	64
Figura N° 8	:	Infografía de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible	23	Figura N° 44	:	Vialidad Relevante	68
Figura N° 9	:	Diagrama 1: Contenido de la Nueva Agenda Urbana	25	Figura N° 45	:	Intersecciones Relevantes	68
Figura N° 10	:	Diagrama 12: Mecanismos de Intervención	26	Figura N° 46	:	Infraestructura Ciclo-inclusiva Existente	69
Figura N° 11	:	Objetivo Central, Principios y Ámbitos de la PNUD	28	Figura N° 47	:	Servicios de Transporte Público	71
Figura N° 12	:	Síntesis de la Política Nacional de Parques Urbanos	29	Figura N° 48	:	Pirámide Invertida de Movilidad Sustentable	72
Figura N° 13	:	Principios Rectores de la ERD RM 2035	32	Figura N° 49	:	Origen Pasajeros Metro y RED	74
Figura N° 14	:	Síntesis de las Causas Estructurales del Diagnóstico de la ERD RM 2035	33	Figura N° 50	:	Destino Pasajeros Metro y RED	74
Figura N° 15	:	Ámbitos de Acción según Lineamiento Estratégico de la ERD RM 2035	34	Figura N° 51	:	Áreas de Estacionamiento Público con Sensores Instalados	76
Figura N° 16	:	Esquemas de Desarrollo en Densificación de Corredores Urbanos y Áreas Intersticiales Protegidas en Baja Altura	37	Figura N° 52	:	Ubicación de los Sensores de Ruido en el Territorio Urbano Comunal	78
Figura N° 17	:	Estrategias de Localización de Equipamiento en el PRCLC	37	Figura N° 53	:	Localización de los Principales Elementos Constitutivos del Transporte Público	79
Figura N° 18	:	Proyectos Estratégicos Asociados al PRCLC	38 – 39	Figura N° 54	:	Patrimonio Urbano Arquitectónico	81
Figura N° 19	:	Imágenes Estación Parque Araucano	40	Figura N° 55	:	Establecimientos Educativos Públicos y Universidades	82
Figura N° 20	:	AVO, Proyecto de Paisajismo y Espacio Público – Tramo Renato Sánchez / Albacete	41	Figura N° 56	:	Establecimientos Deportivos	83
Figura N° 21	:	AVO, Proyecto de Paisajismo 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 Militar: Imagen Referencial de Acceso a Andenes	42	Figura N° 58	:	Servicios Públicos	84
Figura N° 23	:	Estación Canal San Carlos (ex Nueva Tobalaba) de Teleférico Bicentenario	42	Figura N° 59	:	Densidad de Población	89
Figura N° 24	:	Máster Plan Parque Los Dominicos	42	Figura N° 60	:	Estratificación Socioeconómica 2015	91
Figura N° 25	:	Máster Plan Parque Cerro Apoquindo	43	Figura N° 61	:	Mapa de Calor de Localización de Adultos Mayores	91
Figura N° 26	:	Presentación del Primer Lugar en Concurso Público	44	Figura N° 62	:	Población Migrante	92
Figura N° 27	:	Render's del Proyecto Ganador del Concurso Público	44	Figura N° 63	:	Imagen Objetivo para el Paisaje Natural Precordillerano	103
Figura N° 28	:	Proyectos Dirección de Tránsito y Transporte Público	45	Figura N° 64	:	Estrategias, Proyectos y/o Acciones para el Paisaje Natural Precordillerano	103
Figura N° 29	:	Trazado Parque Pie Andino y Camino Pie Andino en el Plan Regulador Comunal y Trazado Alternativo	46	Figura N° 65	:	Imagen Objetivo para la Infraestructura Verde Sustentable	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 Sustentable	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	:	Déficit de Plazas y Parques Públicos	56	Figura N° 69	:	Imagen Objetivo para los Espacios Públicos Inclusivos	112
Figura N° 34	:	Estructura Verde Comuna de Las Condes	57	Figura N° 70	:	Estrategias, Proyectos y/o Acciones para los Espacios Públicos Inclusivos	112
Figura N° 35	:	Paseos Peatonales Existentes	60	Figura N° 71	:	Imagen Objetivo para la Identidad y Memoria	115
Figura N° 36	:	Actividades en el Espacio Público: Ferias, Cine en Tu Plaza y Huertos Comunitarios	61	Figura N° 72	:	Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Identidad y Memoria	115
				Figura N° 73	:	Imagen Objetivo Integral	119
				Figura N° 74	:	Propuesta PIIMEP Las Condes	122 – 123
				Figura N° 75	:	Captura de Pantalla de la Plataforma de Participación Ciudadana Asociada al PIIMEP	131

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 Comunales. Comuna de Las Condes 2024. En: 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.

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.

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.

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.

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

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%C3%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.

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_Development-_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). 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.

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%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-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.

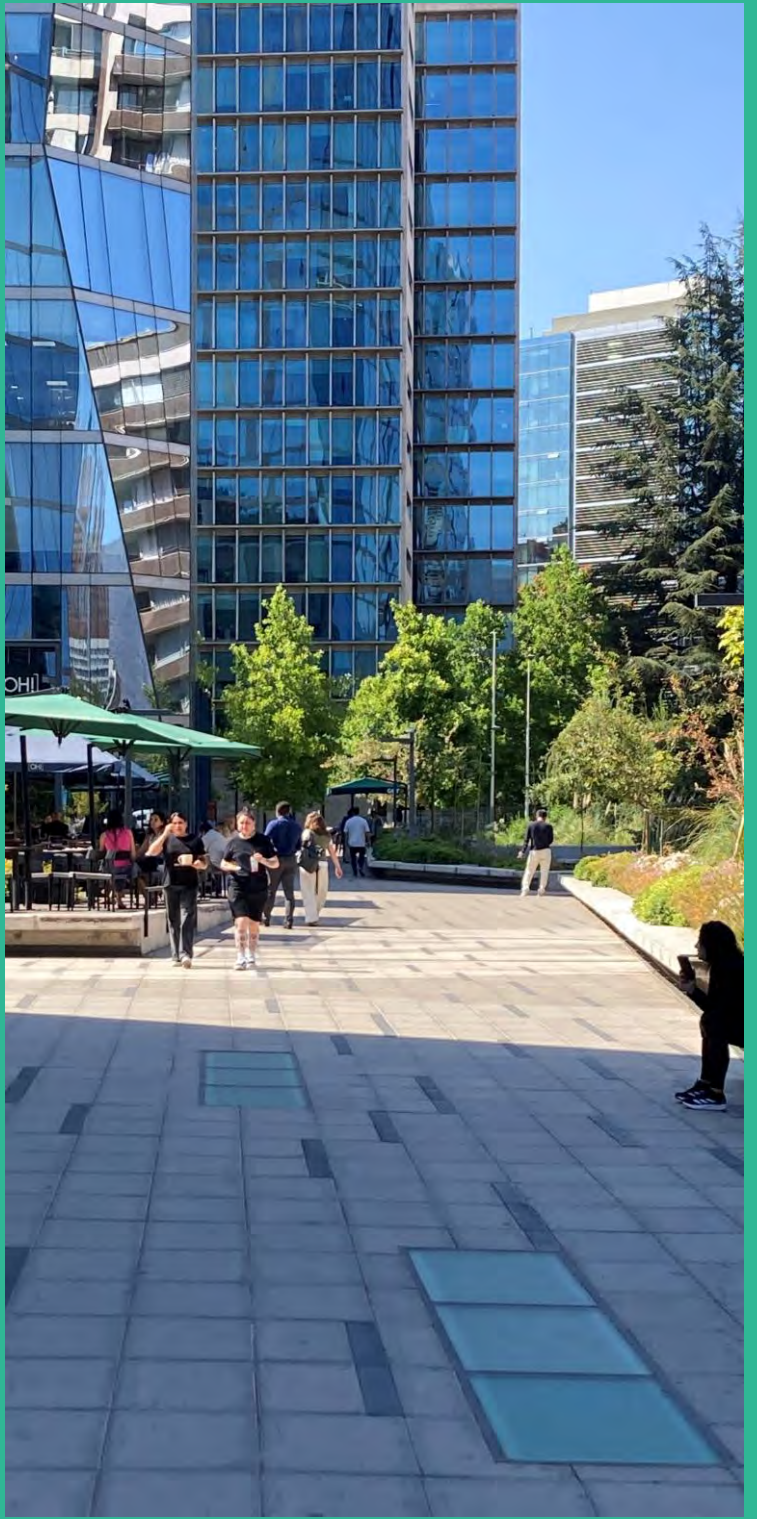
Sarricolea, Pablo. (2012). *La isla de calor urbana de superficie y sus factores condicionantes. El caso del área metropolitana de Santiago de Chile* [Tesis de Doctorado. Departamento de Geografía Física y Análisis de la Universidad de Barcelona]. En: <https://www.tdx.cat/handle/10803/86936#page=15>.

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?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>.





LAS CONDES
MUNICIPALIDAD