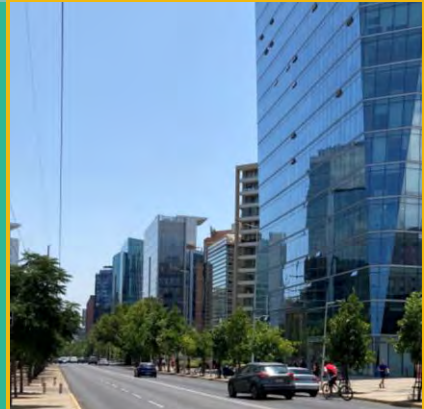


PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

VOLUMEN II – IMAGEN OBJETIVO



I. MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES
2024 - 2028

ALCALDESA:
SRA. CATALINA SAN 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

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 Alcaíno
Benjamín Poblete Venegas

I. MUNICIPALIDAD DE LAS CONDES
2020 - 2024

ALCALDESA:
SRA. DANIELA PEÑALOZA RAMOS

HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL:
SR. JULIO DITTBORN CORDUA
SRA. ISIDORA ALCALDE EGAÑA
SR. PATRICIO BOPP TOCORNAL
SRA. CATALINA SAN MARTÍN CAVADA
SR. LUIS HADAD ACEVEDO
SRA. JAVIERA KRETSCHMER SORUCO
SRA. CATALINA UGARTE MILLÁN
SRA. MARIE CLAUDE MAYO DE GOYENECHÉ
SR. LEONARDO PRAT FERNÁNDEZ
SR. VÍCTOR SALINAS JAQUES

SECRETARIO MUNICIPAL:
SR. JORGE VERGARA GÓMEZ
ADMINISTRADOR MUNICIPAL:
SR. JUAN MASFERRER VIDAL
SECRETARIA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN:
SRA. NAJEL KLEIN MOYA

Marzo 2025

Av. Alonso de Córdova Interior N° 5225, Piso 3°
7550000 Las Condes – Santiago – Chile

Este 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 actualización de septiembre de 2024. Esta versión de marzo de 2025 se elabora para dar inicio al proceso de participación ciudadana.



LAS CONDES
MUNICIPALIDAD

Dirección de
Asesoría Urbana

aurbana@lascondes.cl
www.lascondes.cl

● índice

siglas y acrónimos

3

03_ VISIÓN PARA EL PIIMEP

5

I.-	Paisaje Natural Precordillerano	9
II.-	Infraestructura Verde Sustentable	13
III.-	Red de Movilidad Integrada	19
IV.-	Espacios Públicos Inclusivos	31
V.-	Identidad y Memoria	37

04_ IMAGEN OBJETIVO

41

O4A.	Propuesta General	41
O4B.	Criterios de Selección de Proyectos	44
O4C.	Propuesta PIIMEP Las Condes	45
O4D.	Alternativas de Desarrollo	58
I.-	Paisaje Natural Precordillerano	58
II.-	Infraestructura Verde Sustentable	64
III.-	Red de Movilidad Integrada	70
IV.-	Espacios Públicos Inclusivos	86
V.-	Identidad y Memoria	101

índice de figuras

111

bibliografía

113





El diagnóstico comunal permite arribar a un conjunto de conclusiones, las que posibilitan exponer en este Volumen los lineamientos que definen la visión comunal y su expresión en la imagen objetivo a alcanzar en los años venideros en la comuna de Las Condes. Considerando que el PIIMEP por expresa voluntad de los legisladores debe orientarse a la infraestructura de movilidad y al espacio público, la visión comunal respecto de estos tópicos necesariamente debe considerar los mecanismos que permitan avanzar hacia un desarrollo urbano integral, por lo cual, la cartera de proyectos de inversión que complementa la visión e imagen objetivo presenta acciones de corto, mediano y largo plazo, para avanzar en calidad de vida en la medida que existan los recursos para ello.

Sin perjuicio de lo anterior, es conveniente recordar la misión y visión que propone el PLADECO:

Misión: La Municipalidad de Las Condes busca entregar a sus vecinos las oportunidades y garantías de vivir en una comuna siempre atenta a sus necesidades, realizando proyectos que permitan un mejor desarrollo de la calidad de vida y el territorio, así como en las diversas áreas del quehacer comunal.

Visión: Promover a través de una gestión sostenible, vanguardista, transparente y eficiente el bienestar integral de los vecinos y funcionarios de la municipalidad de Las Condes a partir de un acceso justo a oportunidades y derechos.¹

La misión y visión expuesta precedentemente se construyó considerando las orientaciones estratégicas que guiarían los criterios de intervención de los proyectos, obras y medidas que lo integran, que como se indicara hizo suya la versión original de este Plan, en tres grandes rubros:

I. Sistema de Áreas Verdes y Patrimonio Verde

El propósito que guía las operaciones agrupadas en este punto es integrar las áreas verdes comunales (parques, avenidas parques, plazas, etc.) y el territorio precordillerano (quebradas, cerros isla y cordillera) en un mismo sistema verde, valorando como se ha señalado, la situación geográfica y paisajística privilegiada que presenta esta comuna.

II. Transporte y Movilidad

En las calles de Las Condes el uso prioritario de movilidad es el de los automóviles. El desafío actual se enfoca en revertir esa

situación, con el fin de generar una red de movilidad sostenible en la comuna, que integre en un mismo sistema a los distintos modos de transporte motorizados como el automóvil y el sistema de transporte público, con los no motorizados como el peatón y la bicicleta.

Ello conlleva bajar las velocidades en vías principales y calles secundarias de los automóviles para generar zonas compartidas y 30 km/h. Esto trae grandes beneficios para la comunidad, como la disminución de emisiones de gases contaminantes, emisiones de ruido y una reducción de tiempos de viaje y sus costos.

III. Barrios y Espacio Público

Uno de los anhelos de las propuestas para el PIIMEP Las Condes es diseñar espacios públicos que den prioridad a las personas, vitales, atractivos, acogedores, que generen identidad y con modos de transporte más sostenibles y, al mismo tiempo, planificar los barrios pensando en potenciar sus características morfológicas y ambientales acogiendo la diversidad de sus habitantes y otorgando con equidad oportunidades para todos.²

En consecuencia, este plan de inversiones ofrece la posibilidad de imaginar un propósito para el futuro desarrollo urbano de Las Condes y compatibilizarlo con aquel presente en el instrumento de planificación urbana comunal. La actualización de la presente imagen objetivo, bajo los criterios de la administración, implica cruzar la variable del desarrollo urbanístico comunal con los principios de sostenibilidad aplicados en el ámbito de la ciudad y el desarrollo territorial, fundamentados en la Estrategia Espejo elaborada por la Municipalidad.³

En esa línea el PIIMEP, concordado con instancias internas del municipio y que debe someterse a exposición con la comunidad, ofrece una oportunidad única para que esta imagen objetivo del desarrollo urbanístico –a lo menos– para

¹ 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-20-22-2025-Las-Condes.pdf. p. 57.

² Ibid. pp. 14 – 15.

³ Ibid. pp. 8 – 9.

los próximos 10 años, sea co-construida, transversal, oportuna, inspiradora, pertinente y de largo plazo. Todas estas características de la estrategia que persigue implementar el municipio, al poner a las personas al centro de toda la actividad municipal, propendiendo a su bienestar a través de una institucionalidad integradora, moderna y sostenible.

Si bien la realidad actual de la comuna, en comparación con la realidad de otras que integran la metrópolis, puede ser considerada –en general– satisfactoria, ésta debe evolucionar hacia futuras fases autoimpuestas, para actuar con mayor eficiencia en el uso de la energía, reducir los volúmenes de emisiones y desechos, aumentar y recuperar las superficies naturales y reducir el área de pavimentos impermeables. Todo lo anterior, con la finalidad de avanzar progresivamente en calidad de vida bajo una óptica sostenible, manteniendo los niveles de inversión en su casco urbano. Se trata de construir un territorio más sostenible para todos y todas, buscando el bien común de la comunidad, tanto en aquellos de carácter material como inmaterial, y en relación sistémica e integradora con la ciudad y su paisaje natural.

Consecuentemente con el planteamiento que organiza la planificación territorial contenida en el PRCLC, esta actualización de la imagen objetivo debe reforzar el rol comunal que le fuera encomendado en la planificación de escala metropolitana, sin generar efectos indeseados a quienes habitan, trabajan, estudian o se sirven de los bienes y servicios que ésta ofrece a la intercomuna oriente y, también a toda la ciudad e incluso, en ciertas actividades a otras regiones del país, bajo nuevos estándares y requisitos producto de la realidad ambiental que enfrentamos. La actualización de la imagen objetivo en el área urbana persigue que el desarrollo de la ciudad propicie de manera paralela un mejoramiento del confort ambiental de la comuna, y que esta atracción se extienda a todas las actividades que en ella se realizan: comerciales y de servicios, recreativas, sociales, culturales, educativas, deportivas y turísticas, entre otras.

Al mismo tiempo, y en línea con el objetivo del PRCLC de resguardar parte importante del territorio comunal, protegiendo la diversidad de barrios en baja altura, la imagen objetivo también recoge ese mosaico de formas de vivir en Las Condes. Lo anterior con el objetivo de estimularlas, fortaleciendo sus identidades y articulándolas en recorridos que pongan en relieve sus valores urbanísticos y patrimoniales, especialmente en barrios que contienen edificios o sectores singulares del desarrollo comunal.

Es preciso tener presente que las fortalezas detectadas permiten aprovechar oportunidades y hacer frente a las amenazas existentes, de tal modo nacen las potencialidades y los riesgos comunales; sin embargo, muchas veces las debilidades existentes transforman las oportunidades en desafíos y, por su parte, las amenazas, en limitaciones. Por lo tanto, en este Plan, a los proyectos, programas y/o acciones, les subyace materializar las potencialidades presentes, transformar los desafíos en realidades, disminuir y/o minimizar los riesgos y, finalmente, vencer las limitaciones.

De este modo, los lineamientos para alcanzar la imagen objetivo deseada, se estructuran en la medida que la comuna de Las Condes sea:

1. **Integrada** a su paisaje, con protección de su patrimonio natural; (+ natural)
2. **Verde**, que reduzca su huella de carbono y cuide sus recursos naturales; (+ sostenible)
3. **Enlazada**, por medio de una red inteligente de movilidad; (+ conectada)
4. **Dinámica e Inclusiva**, con espacios públicos que convoquen a todos sus habitantes; (+ vital)
5. **Historia**, a través de sus barrios que dan cuenta de su identidad y memoria; (+ patrimonial)

Con acuerdo a lo expresado, resulta necesario entablar una relación simbiótica y de protección con el medioambiente natural, conveniente como área de amortiguación y de contacto entre la ciudad y la precordillera, y como centro para actividades recreativas, deportivas, educativas, científicas y culturales, que valoren la singular y privilegiada situación geográfica comunal.

Constituir una red de infraestructura verde que genere conexiones físicas entre las grandes áreas verdes de la comuna, tales como Parques Naturales, Parques Públicos y Privados, Parques Quebradas, Cerros Isla y Avenidas Parques, contribuyendo en conjunto a la protección de la biodiversidad, al control de temperatura y humedad, al mejoramiento de la calidad del aire y a la regulación hídrica.

Establecer una movilidad inteligente, estructurada a partir de la integración y enlace de distintos modos de transporte, privilegiando el transporte público, en nodos focales, asociados a los corredores y líneas de transporte masivo, con el fin de privilegiar el uso de modos de transporte sostenibles o no motorizados en las zonas contiguas a dichos corredores.

Disminuir la velocidad de circulación vehicular a 30 km/h en zonas interiores, lo que fortalecerá la valiosa estructura comunal de barrios y comunidades, y habilitará zonas compartidas para compatibilizar el desplazamiento de los automóviles y modos eléctricos y no motorizados con la vida vecinal. Esto aporta a la convivencia y seguridad vial, baja los niveles de ruido y contaminación, e impulsa un nuevo estándar de espacio público arbolado, seguro y vital debido a las actividades de los vecinos al aire libre.

Configurar un espacio público confortable, con una malla de movilidad no motorizada centrada en el peatón y en la utilidad de bandejoneros y superficies verdes en aceras, que a través de la plantación de especies vegetales de bajo consumo hídrico y nuevas especies arbóreas puedan contribuir a un mayor confort ambiental de temperatura, humedad y sombra en los recorridos.

Generar espacios que convoquen a toda la ciudadanía, que sean seguros, diversificados y que cumplan con estándares de accesibilidad universal. Y, por otro lado, preparar la ciudad para los ciudadanos, incluyendo en el espacio público una tecnología que permita operar y mantener el stock físico de la comuna en óptimas condiciones.

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

Cabe mencionar que la Imagen Objetivo es una representación conceptual y/o visual del estado futuro deseado para un territorio. Se constituye como una herramienta en la planificación urbana que permite orientar el desarrollo de la comuna, sirviendo como punto de referencia para la toma de decisiones y la formulación de políticas públicas que permitan su materialización. La Imagen Objetivo se construye a partir del análisis de las debilidades del territorio, con el propósito de revertirlas, y de la identificación de sus oportunidades, con el fin de potenciarlas. En el presente PIIMEP, la situación de base sobre la cual se construye la Imagen Objetivo para Las Condes se detalló en el Volumen 1.

El PIIMEP debe formularse en consonancia con el Plan Regulador Comunal (PRC) y los demás instrumentos de

planificación y gestión comunal establecidos en la Ley Orgánica de Municipalidades: Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO), Presupuesto Municipal Anual (PMA), Política de Recursos Humanos (PRH) y, Plan Comunal de Seguridad Pública (PCSG); además, teniendo en consideración otros planes, tales como el Plan Comunal para la Reducción de Riesgo de Desastres (PRRD) y el Plan de Acción Comunal de Cambio Climático. Todos estos instrumentos tienen diferentes períodos de vigencia: el PRC y el PIIMEP deben actualizarse cada 10 años, sin perjuicio de ello, este último debe actualizarse cada vez que se modifique el PRC; por su parte, el PLADECO tiene una vigencia de 4 años y, el PMA, anualmente. En consecuencia, la gestión y administración municipal se basa en un planeamiento de largo plazo, por las características que presenta el instrumento de planificación territorial, fundado en la imagen objetivo que se busca alcanzar en un periodo de –al menos– 20 o más años, y otros instrumentos de mediano y corto plazo.

En Las Condes, el Plan Regulador Comunal (PRCLC), vigente desde 1995, ya incorporaba mecanismos que se anticipaban a las actuales disposiciones normativas en materia de aportes al espacio público. Su Ordenanza Local define la obligatoriedad para que los proyectos inmobiliarios de densificación materialicen las obras de infraestructura urbana señaladas en el artículo 39, otorgando factibilidad técnica al propio proceso de densificación. Como resultado, este mecanismo de participación responsable de los proyectos inmobiliarios de densificación, que aseguran o mejoran el estándar urbanístico de las zonas donde se emplazan, no constituye un concepto nuevo y ajeno al quehacer de la planificación urbanística comunal. De hecho, su implementación en Las Condes antecede en casi 25 años a lo recientemente normado por la Ley N° 20.958 a nivel nacional.

El soterramiento de redes, las mejoras en infraestructura vial y la adecuación del espacio público han sido posibles gracias al aporte del sector privado durante los procesos de densificación en la comuna. No obstante, los preceptos actuales contenidos en la LGUC obligan a la Municipalidad de Las Condes, en el corto plazo, a adecuar los mecanismos contemplados en la Ordenanza del PRCLC y a preparar una actualización del instrumento.

La suficiencia del aporte privado establecido en la nueva ley, en relación con la gestión colaborativa público-privada descrita previamente y basada en las disposiciones del PRCLC, deberá ser evaluada. Aún no es posible determinar si las municipalidades podrán financiar mejoras en la vialidad metropolitana de la comuna con cargo al porcentaje de recursos que se ha de traspasar al PIIMEP Intercomunal, si dicha vialidad se encuentra en la cartera de proyectos del Plan Intercomunal, o si las afectaciones a utilidad pública existentes en el PRCLC serán consideradas parte del aporte, entre otras materias. Además, existe el riesgo de que la ley homogeneice los estándares urbanos sin reconocer las diferencias preexistentes en los territorios. Si bien esto podría corregir diferencias e inequidades entre comunas, también podría significar un ajuste a un promedio nacional que reduzca los aportes privados destinados a mantener la infraestructura existente. Esto, a su vez, podría aumentar la carga financiera municipal para sostener el estándar de urbanización actual.

Las Condes presenta altos índices de calidad de vida urbana y bienestar territorial, y el objetivo es extender estos beneficios a toda la comuna, reduciendo las desigualdades internas. No obstante, el impacto del nuevo mecanismo de aportes es incierto y dependerá de su implementación en el tiempo. Este proceso demandará una inversión cuantiosa, en la que hasta ahora la inversión privada ha desempeñado un rol clave a través de la gestión municipal. Sin embargo, aún no es posible prever cuánto contribuirá a ello este nuevo mecanismo contemplado en la Ley de Aportes.

Sin perjuicio de lo anterior, el PIIMEP incluirá una cartera de proyectos, obras y medidas alineadas con los instrumentos de planificación territorial existentes. Su finalidad será mejorar la conectividad, accesibilidad, movilidad, calidad del espacio público, cohesión social y sustentabilidad urbana, en conformidad con el Artículo 1° de la Ley N° 20.958.

Orientaciones Estratégicas

Se han establecido cinco orientaciones estratégicas que agrupan los objetivos principales del PIIMEP. Estas servirán de guía para la materialización de la Imagen Objetivo a través de los criterios de intervención en los proyectos, obras y medidas que conformarán la Cartera Priorizada del Plan.





I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO

9

Queremos recuperar la relación de la ciudad con su paisaje natural precordillerano. Las Condes tiene una condición geográfica privilegiada, caracterizada por la presencia de significativos elementos naturales como cerros isla, quebradas, vertientes y canales, además de que en su límite urbano se ubica el Parque Natural San Carlos de Apoquindo y el Parque Aguas de Ramón, representativos de la precordillera central de Chile. Sin embargo, este patrimonio natural no ha sido suficientemente valorado por la forma y desarrollo urbano de la comuna, y hoy corre el riesgo de extinguirse por abandono, la subdivisión del suelo en la condición de predio rústicos o por la acción inmobiliaria, que buscan emplazar proyectos de equipamiento en estos paisajes naturales.

El propósito es reconectar a la comuna con sus ecosistemas, promoviendo la recuperación ambiental, la puesta en valor y protección de estos elementos naturales y sus singularidades paisajísticas. Con este fin, se busca generar nuevos parques naturales urbanos en Las Condes, los cuáles deben consolidarse con la menor cantidad de intervenciones posibles para recuperar estos territorios, proteger la naturaleza y resguardar su biodiversidad.⁴ Los programas propuestos se relacionan con el disfrute de la naturaleza, asociado a actividades educativas, recreativas, deportivas, culturales y turísticas, en sintonía y respeto con el medioambiente.

Por otro lado, la reforestación progresiva de los cerros isla y quebradas permite recuperar con vegetación endémica y nativa del territorio precordillerano, fortaleciendo su biodiversidad. A su vez, esta vegetación, que se adapta de forma óptima a las condiciones climáticas locales, permite controlar la erosión y el riesgo de inundaciones y aluviones por aumento de aguas lluvia en cotas superiores a las habituales en el contrafuerte andino, protegiendo al territorio urbano de posibles desastres naturales.

Siguiendo esta línea, una de las propuestas es la generación de parques naturales públicos en el Cerro Isla Calán y en el Cerro Isla Apoquindo, asociados a una iniciativa privada en

⁴ Fundamentos. Fundación Cerros Isla. En: <https://www.cerrosisla.cl/fundamento>.

el Cerro Los Piques por parte de la Fundación Cultural Las Condes.⁵ Todas las cuales aumentan la accesibilidad a nuevos espacios públicos y privados hoy erosionados y con baja cobertura vegetal, recuperándolos como espacios verdes de calidad dentro de la comuna, y protegiendo y poniendo en valor su patrimonio natural y cultural, al estar en algunos de los casos asociados a inmuebles patrimoniales.

Insertas también en la trama urbana se emplazan quebradas, destinadas a conformar los Parques Quebradas: Quinchamalí, Cañitas, San Francisco, El Romeral, Grande, Los Codos Norte y Sur, Los Almendros, San Ramón, que conectan el contrafuerte cordillerano con la ciudad y constituyen corredores de biodiversidad. No obstante, actualmente se encuentran deterioradas, con obras de mitigación parcialmente ejecutadas, y con usos informales ligados al senderismo y deporte de montaña que ponen en riesgo sus ecosistemas y la seguridad de sus usuarios. Esto debido a que no cuentan con una infraestructura adecuada que limite dichas actividades, protegiendo al resto del entorno natural.

Resulta en este sentido de particular preocupación el proyecto del Ministerio de Obras Públicas para la Quebrada San Ramón, que propone la construcción de siete piscinas retenedoras de posibles flujos aluvionales de la alta cordillera. Si bien este factor de riesgo no puede desconocerse, más en la situación climática actual, el diseño de estas debe compatibilizarse en términos paisajísticos y ambientales con su inserción en un área urbana, utilizando terrenos de un Parque Quebrada y en el acceso al Parque Natural Aguas de Ramón.

Actualmente existe una presión creciente de la comunidad para acceder a la realización de actividades recreativas y deportivas

en el contrafuerte cordillerano de la comuna. Debido a esto, con el fin de organizar y formalizar los accesos y senderos a la montaña, se propone fortalecer y hacer realidad el proyecto Paseo y Parque Pie Andino que se asoció en un inicio al Canal Interceptor Oriente. Así, un mismo corredor norte – sur integra las nueve quebradas ubicadas en la comuna, las cuales tendrán la función de servir como umbrales de acceso consolidados a la precordillera.

Todas las quebradas tienen el potencial de transformarse en parques naturales públicos, algunas hoy ya cuentan con pequeñas porciones habilitadas como parque. Una acción continua y guiada permitirá el traslado del paisaje y la biodiversidad precordillerana al interior del tejido urbano. Se trata de intervenciones menores que permitan la conservación, protección y manejo sustentable de estas áreas ecológicas.

Además, algunas de las quebradas como Apoquindo, San Ramón y San Francisco se caracterizan por poseer importantes recursos hídricos, los que también forman parte significativa del patrimonio natural de Las Condes y deben ser puestos en valor. A esos recursos se suman una serie de canales, humedales y vertientes en el territorio comunal que es necesario visibilizar y proteger.

Por último, el propósito que guía las operaciones agrupadas en este aspecto es integrar las áreas verdes comunales (parques, avenidas parques, plazas, etc.) y el territorio precordillerano (quebradas, cerros isla y precordillera) en un mismo sistema verde, valorando la situación geográfica y paisajística privilegiada que presenta esta comuna. Todo lo anterior, con el objeto de constituir una plataforma ecológica, tanto para la comuna como para la ciudad.

Objetivos Específicos

1. Integrar a la comuna de Las Condes, con el piedemonte y su territorio precordillerano.
2. Consolidar nuevos parques naturales de uso público en sus atractivos geográficos.
3. Recuperar la presencia de recursos hídricos naturales en la comuna.
4. Proteger la biodiversidad de la precordillera central chilena.

⁵ En el Cerro Los Pique se localiza el Monasterio Benedictino de la Santísima Trinidad de Las Condes que es Monumento Histórico.

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 Quebrada San Ramón, Parque Quebrada Codos Norte y Sur, Parque Quebrada San Francisco, Parque Quebrada Grande, Parque Quebrada Quinchamalí y Parque Quebrada Apoquindo.
7. Enlazar el Parque Inundable Quebrada San Ramón con el Parque Intercomunal Padre Hurtado Oriente.
8. Proyecto Parque Pie Andino, articulador de los accesos al piedemonte y la precordillera.
9. Proyecto de corredor ecológico, con senderos de excursión y señalética educativa de la flora y fauna nativa.

Figura N° 1
Imagen Objetivo para el Paisaje Natural Precordillerano



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 2
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para el Paisaje Natural Precordillerano



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

I. - PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO: PARQUE Y CORREDOR

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN / SUPERFICIE APROXIMADAS
1 - 01	Parque y Corredor Pie Andino	Parque y corredor lineal intercomunal, contiguo a la cota 1.000	- Parque lineal intercomunal contiguo a la cota 1.000 - 5 accesos al parque	- 12,16 km longitud - 468.628 m²

I. - PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO: PARQUES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
1 - 02	Parque Cerro Apoquindo	Entre Calle Vital Apoquindo / General Blanche / San Vicente Ferrer / Colina del sur
1 - 03	Parque Cerro Calán	Entre Av. Paul Harris / Camino El Observatorio / Av. Charles Hamilton
1 - 04	Parque Quebrada Los Almendros	Referencia junto Av. Francisco Bulnes Correa, calle San Ramón y Av. San Carlos de Apoquindo
1 - 05	Parque Inundable Quebrada San Ramón	Referencia desde borde cordillerano hasta costado Parque Padre Hurtado propuesto
1 - 06	Parque Quebrada Codos Norte y Sur	Referencia Parque Quebrada junto a Carlos Peña Otaegui y Av. San Carlos de Apoquindo
1 - 07	Parque Quebrada San Francisco	Referencia Parque Quebrada junto a Camino San Francisco de Asís
1 - 08	Parque Quebrada Grande	Referencia entre Calle Quebrada Honda Norte / Av. Francisco Bulnes Correa / Calle del Parque
1 - 09	Parque Quebrada Quinchamali	Referencia entre Av. Quinchamali / Camino La Posada / Av. Del Monte
1 - 10	Parque Padre Hurtado	Entre Av. Florencio Barrios / Av. Francisco Bilbao / Av. Padre Hurtado Sur / Nueva Bilbao / Limite Comunal Sur Valenzuela Puelma
1 - 11	Parque Quebrada Apoquindo	Referencia junto Av. Francisco Bulnes Correa, San Ramón y Av. San Carlos de Apoquindo. Al lado del Parque Quebrada Los Almendros

I. - PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO: ACCESOS PARQUE CORDILLERA

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
1 - 12	Acceso por Quebrada San Ramón	Límite comunal suroriente, término de tramo Av. Paul Harris
1 - 13	Acceso por Quebrada Los Almendros	Término tramo oriente Av. Francisco Bulnes Correa
1 - 14	Acceso por Av. Plaza	Límite suroriente Av. Plaza
1 - 15	Acceso por Camino San Francisco de Asís	Límite poniente Camino San Francisco de Asís
1 - 16	Acceso por Quebrada San Francisco	Límite nororiente Av. Plaza





II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE

13

Existe un déficit de áreas verdes en Las Condes. La cantidad de áreas verdes per cápita, considerando la superficie de plazas y parques públicos, otorgan a la comuna un estándar de 4,87 m²/hab., cifra distante de los 10 m²/hab.⁶, establecidos por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano.

Sin embargo, no quedan prácticamente sitios disponibles donde se puedan proyectar nuevas áreas verdes, ya que la mayoría de los predios están edificados con un alto grado de consolidación. El desafío consiste entonces en recuperar aquellos elementos del paisaje natural en condiciones de deterioro y con escasa cubierta vegetal, como quebradas y cerros isla, además de aprovechar la red vial comunal existente, específicamente sus bandejones centrales y aceras, para crear nuevas áreas verdes lineales en el perfil de calles o avenidas existentes, que aumenten el porcentaje de masa vegetal por medio de especies adaptadas a la condición hídrica que enfrentamos.

Siguiendo este propósito se propone una red de infraestructura verde para Las Condes, que se materializa a través de la creación de nuevas rutas verdes y de la consolidación de avenidas parques, que se constituyan como ejes de conectividad entre las distintas masas de áreas verdes comunales, parques y plazas existentes. El sistema se complementa además con la constitución de nuevos parques naturales urbanos en cerros isla y quebradas, tal como se señaló en el numeral anterior, que igualmente forman parte de la red propuesta.

Por otro lado, se propone aprovechar los vacíos urbanos o espacios residuales para la generación de nuevas áreas verdes. Un ejemplo de esto es la propuesta de recuperación de pasajes públicos en sectores de alta densidad, que permitirán generar nuevos espacios públicos con alta presencia de áreas verdes en zonas donde hay mayor déficit. Estos espacios recuperados consideran el trabajo con la comunidad ubicada al entorno de cada uno de los pasajes, con el fin de determinar en conjunto las características de la recuperación de estos, ya sea como área

⁶ 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>.

verde recreativa, huerto urbano, de actividades educativas asociadas al medioambiente, entre otras.

En su conjunto, la red de infraestructura verde permite conectar por medio de corredores ecológicos los distintos ecosistemas naturales que componen la comuna, aportando a la conservación y preservación de la biodiversidad urbana. Dentro de este punto, la infraestructura verde favorece el aumento de la población y variedad de especies de fauna urbana, ya que aportan una mayor diversidad de hábitats para su desarrollo.⁷

Además, la consolidación de la red de infraestructura verde provee beneficios asociados a las personas. El aumento de la vegetación y arbolado urbano permite mejorar la calidad del aire y del medioambiente, debido a que las plantas absorben el dióxido de carbono que se encuentra en el aire y en el suelo, además de liberar oxígeno.

También se asocia al incremento de áreas verdes con un mejor confort térmico urbano, debido a que permiten controlar el microclima en el espacio público, reduciendo las islas de calor. Se cree que el aumento de infraestructura verde en zonas urbanas provocaría una reducción de la temperatura superficial de hasta 2,5°C.⁸ Al mismo tiempo, se le vincula a un mejor confort acústico, ya que permite reducir el ruido en la ciudad.

Por otro lado, la infraestructura verde en la ciudad complementa los sistemas tradicionales de drenaje de aguas lluvia, ya que la vegetación ayuda a reducir las inundaciones y contaminación del agua al absorber y filtrar el exceso de aguas lluvia,⁹ protegiendo al territorio urbano de posibles inundaciones.

Siguiendo esta línea, a la proposición de nuevas áreas verdes se le suma la intención de diseñar y gestionar las áreas verdes existentes, con medidas de eficiencia energética e hídrica. Primero, al promover un uso eficiente de los recursos naturales, generando medidas de mitigación del cambio climático, como la utilización de energía renovable en plazas y parques. Y segundo, con la intención de contribuir al ahorro y eficiencia en el consumo de agua potable, reduciendo principalmente su uso en riego de vegetación. Para esto se seleccionarán especies vegetales de bajo consumo hídrico, idealmente nativas debido a que se adaptan de manera óptima a las condiciones climáticas locales. Por otro lado, dichas especies contribuyen de mejor manera al funcionamiento de los ecosistemas urbanos, aumentando la biodiversidad al interior de la ciudad.

De igual manera se manifiesta la preocupación respecto a la gestión de aguas lluvia y sus efectos en el espacio público. Se propone diseñar utilizando siempre sistemas de canalización y drenaje, incluyendo pavimentos permeables, con el fin de evitar inundaciones. Además, se plantea instalar sistemas que permitan capturar y reutilizar el agua para el riego de áreas verdes, considerando en este aspecto, además, la posibilidad de recuperación y tratamiento de aguas grises para utilizarlas en este proceso.

Por último, se busca mejorar las condiciones y equipamiento de plazas y parques existentes, además de aumentar la oferta de actividades temporales y eventos culturales en el espacio público, para transformarlos en lugares vitales, atractivos y estimulantes para la vida pública e interacción entre vecinos, enfocando el uso de estos espacios con programas para todas las edades, ya que constituyen la base de la vida social que soporta la ciudad.

Objetivos Específicos

1. Aumentar la cantidad de áreas verdes per cápita en la comuna.
2. Dotar a la comuna de una red de infraestructura verde como plataforma ecológica.
3. Consolidar nuevos parques comunales e intercomunales, existentes en los instrumentos de planificación intercomunal y comunal.
4. Apoyar la consolidación de Parques Privados comunales.
5. Diseñar y gestionar las áreas verdes con medidas de eficiencia energética e hídrica.

⁷ Quintero, L. y J. Quintero (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>.

⁸ Ibid. p.

⁹ 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).

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 mantenimiento, monitoreo y reposición de las especies dañadas.

Figura N° 3

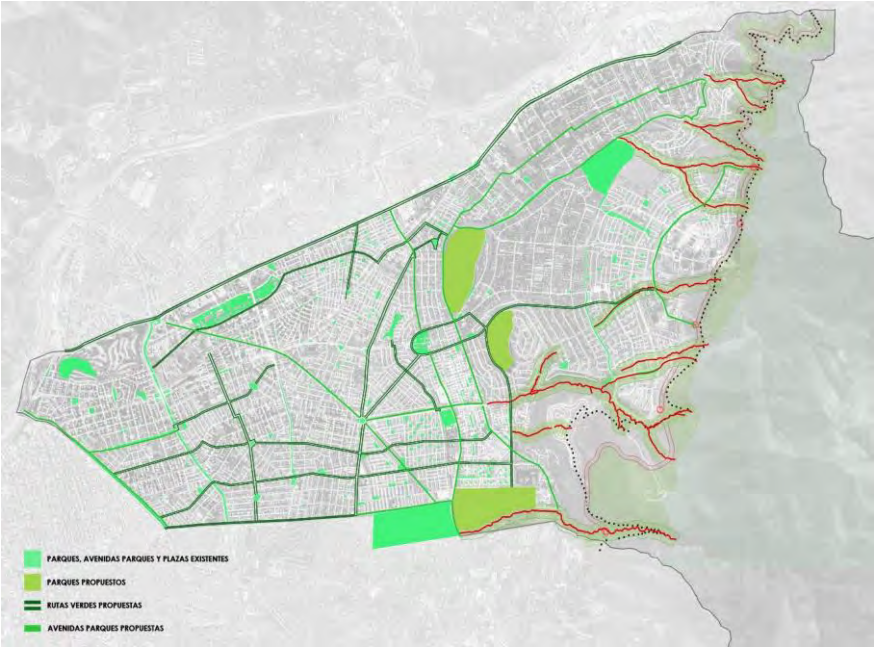
Imagen Objetivo para la Infraestructura Verde Sustentable



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.

Figura N° 4
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Infraestructura Verde Sustentable



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE: AVENIDAS PARQUES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
2 - 01	Av. Parque Paul Harris	- 1er Tramo: Paul Harris desde límite comunal sur hasta calle Fray Jorge - 2do Tramo: Camino La Posada desde Fray Jorge hasta Rotonda Av. Del Monte	- 1er Tramo: 7,1 km - 2do Tramo: 2,22 km Total: 9,32 km
2 - 02	Av. Parque Padre Hurtado	- 1er Tramo: Av. Padre Hurtado Norte desde Camino El Alba hasta Av. Presidente Kennedy - 2do Tramo: Av. Padre Hurtado Sur desde límite sur hasta calle Patagonia	- 1er Tramo: 1,9 km - 2do Tramo: 2,81 km Total: 4,71 km
2 - 03	Av. Parque Avenida Plaza	Desde acceso Bosque Pie Andino hasta límite norte Av. Plaza (Parque Quebrada San Francisco)	3,1 km
2 - 04	Av. Parque Charles Hamilton - Av. Del Monte	- 1er Tramo: Charles Hamilton desde Av. Paul Harris hasta calle San José de la Sierra - 2do Tramo: San José de la Sierra desde Charles Hamilton hasta Av. Del Monte - 3er Tramo: Av. Del Monte desde San José de la Sierra hasta Rotonda Camino La Posada	- 1er Tramo: 1,94 km - 2do Tramo: 0,12 km - 3er Tramo: 0,68 km Total: 4,76 km
2 - 05	Av. Parque Alonso de Córdova – Sebastián Piñera	- 1er Tramo: Av. Alonso de Córdova desde límite comunal norte Av. Kennedy hasta Rotonda Atenas - Rotonda Atenas: contorno y centro de rotonda vehicular - 2do Tramo: Av. Sebastián Piñera desde Rotonda Atenas hasta Av. Francisco Bilbao - 3er Tramo: Av. Francisco Bilbao desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Av. Tomás Moro	- 1er Tramo: 3,25 km - Rotonda Atenas: 0,27 km - 2do Tramo: 1,55 km - 3er Tramo: 1,41 km Total: 6,48 km
2 - 06	Av. Parque Presidente Errázuriz	Av. Presidente Errázuriz desde Tobalaba hasta Av. Américo Vespucio	1,32 km

II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE: AVENIDAS PARQUES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
2 - 07	Av. Parque Sánchez Fontecilla	- 1er Tramo: Av. Tajamar desde Av. Vitacura hasta Av. El Bosque - 2do Tramo: Mariano Sánchez Fontecilla desde Av. El Bosque hasta Av. Francisco Bilbao	- 1er Tramo: 0,83 km - 2do Tramo: 1,94 km Total: 2,77 km
2 - 08	Av. Parque Cristóbal Colón	Desde Rotonda Atenas hasta Av. Paul Harris	1,73 km

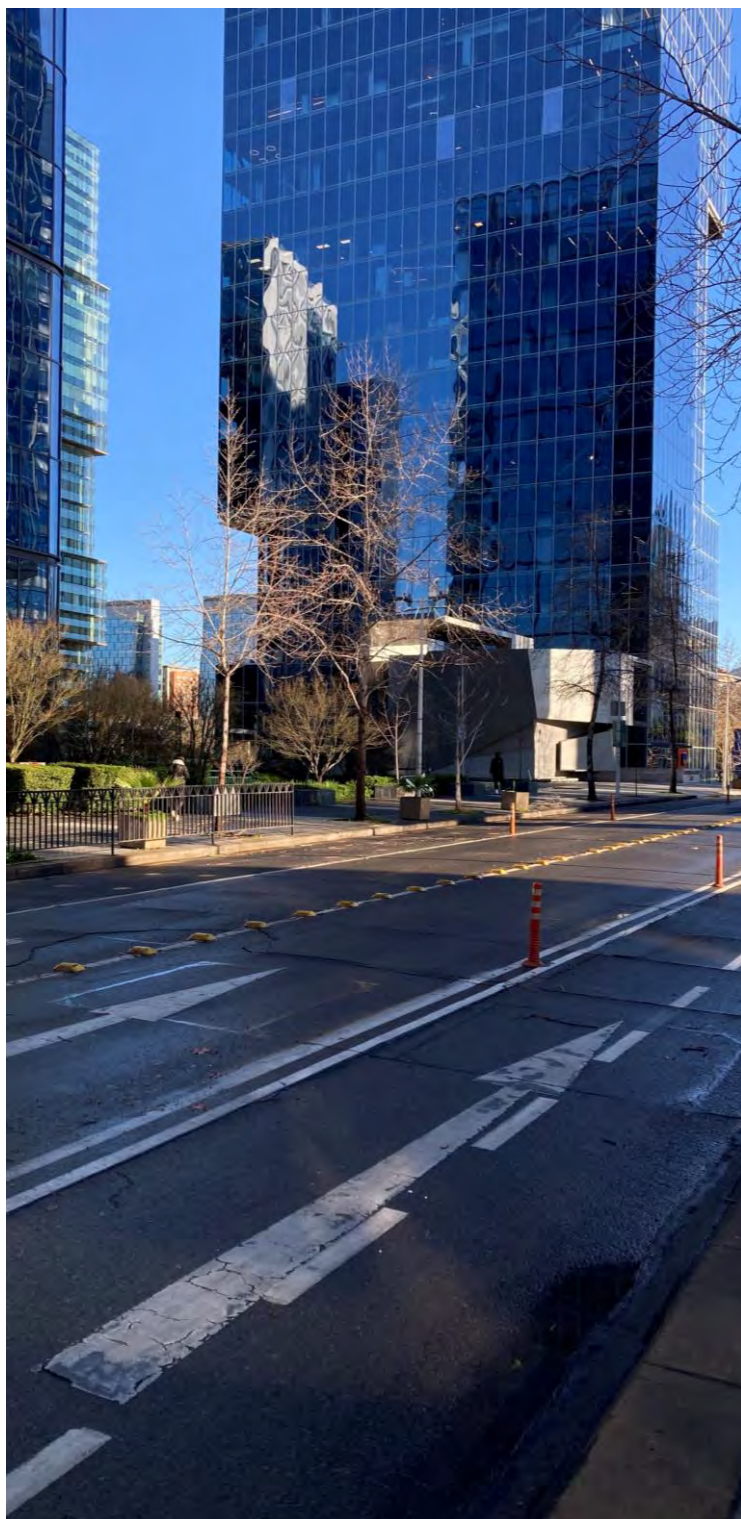
II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE: RUTAS VERDES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
2 - 09	Ruta Verde Martín de Zamora - Alonso de Camargo	- 1er Tramo: Calle Martín Alonso Pinzón desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Sebastián Elcano - 2do Tramo: Calle Alonso de Camargo desde Av. Sebastián Elcano hasta Av. Padre Hurtado Sur - 3er Tramo: Calle Patricia desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 2,12 km - 2do Tramo: 3,16 km - 3er Tramo: 0,52 km Total: 5,8 km
2 - 10	Ruta Verde Camino El Alba - Vital Apoquindo	- 1er Tramo: Camino El Alba desde intersección con Av. Padre Hurtado Norte hasta calle Vital Apoquindo - 2do Tramo: Vital Apoquindo desde Camino El Alba hasta Nueva Bilbao	- 1er Tramo: 0,8 km - 2do Tramo: 2,85 km Total: 3,65 km
2 - 11	Ruta Verde General Blanche	Por Camino El Alba, desde Padre Hurtado Norte, bordeando el Parque Los Dominicos, pasando por Patagonia y empalmando con General Blanche, hasta Av. Plaza	4,3 km
2 - 12	Ruta Verde Los Dominicos	Calle Los Dominicos desde Rotonda Atenas hasta Parque Los Dominicos / Calle Patagonia	1,24 km
2 - 13	Ruta Verde Francisco Bilbao	Av. Francisco Bilbao desde límite poniente comunal, Av. Tobalaba hasta Av. Tomás Moro	2,83 km
2 - 14	Ruta Verde Isabel La Católica - Alexander Fleming	- 1er Tramo: Av. Isabel La Católica desde calle Mariano Sánchez Fontecilla hasta división en Av. Alexander Fleming - 2do Tramo: Av. Alexander Fleming desde Av. Isabel La Católica hasta Calle Vital Apoquindo	- 1er Tramo: 2,45 km - 2do Tramo: 2,94 km Total: 5,39 km
2 - 15	Ruta Verde Tomás Moro - Chesterton	- 1er Tramo: Av. Tomás Moro desde límite comunal sur hasta Rotonda Atenas - 2do Tramo: Av. Tomás Moro desde Rotonda Atenas hasta Av. Apoquindo - 3er Tramo: Av. Chesterton desde Av. Apoquindo hasta Av. Padre Hurtado Norte - 4to Tramo: Calle Dunkerque desde Av. Padre Hurtado Norte, hasta Calle Cardenal Newman con Abadía (incluye contorno de plaza)	- 1er Tramo: 1,33 km - 2do Tramo: 1,01 km - 3er Tramo: 1,68 km - 4to Tramo: 0,89 km Total: 4,91 km
2 - 16	Ruta Verde Sebastián Elcano - Rosa O'Higgins	- 1er Tramo: Av. Sebastián Elcano desde límite sur municipal, Av. Francisco Bilbao hasta rotonda cruce Calle Latadía - Rotonda: Intersección entre Calle Sebastián Elcano con Calle Latadía - 2do Tramo: Av. Sebastián Elcano desde rotonda cruce con Calle Latadía hasta Av. Martín de Zamora - 3er Tramo: Calle Martín de Zamora conexión entre Av. Sebastián Elcano y Calle Rosa O'Higgins - 4to Tramo: Calle Rosa O'Higgins entre Martín de Zamora y Calle Los Militares	- 1er Tramo: 0,28 km - Rotonda: 0,33 km - 2do Tramo: 1,18 km - 3er Tramo: 0,63 km - 4to Tramo: 1,02 km Total: 3,44 km

II. - INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE: RUTAS VERDES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
2 - 17	Ruta Verde Presidente Riesco - Las Azaleas	- 1er Tramo: Av. Presidente Riesco desde Av. Américo Vespucio hasta Av. Las Tranqueras - 2do Tramo: Calle Las Azaleas desde Av. Las Tranqueras hasta Av. Las Condes - 3er Tramo: Av. Las Condes desde Calle Las Azaleas hasta Abadía - 4to Tramo: Calle Abadía desde Av. Las Condes hasta Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 3,52 km - 2do Tramo: 0,41 km - 3er Tramo: 0,93 km - 4to Tramo: 0,27 km Total: 5,13 km
2 - 18	Ruta Verde Las Tranqueras	- 1er Tramo: Contorno de Plaza en cruce Av. Las Condes con Av. Las Tranqueras - 2do Tramo: Av. Las Tranqueras desde Calle Pedro de Gamboa hasta límite comunal norte Av. Presidente Kennedy	- 1er Tramo: 0,23 km - 2do Tramo: 0,97 km Total: 1,2 km
2 - 19	Ruta Verde Presidente Kennedy - Av. Las Condes	Desde empalme Av. Andrés Bello hasta Av. Quinchamali	10,32 km
2 - 20	Ruta Verde Del Inca	- Rotonda: Cruce La Capitanía / Calle Del Inca - 1er Tramo: Calle Del Inca desde Rotonda La Capitanía hasta Av. Américo Vespucio - 2do Tramo: Av. Américo Vespucio conexión entre Calle Del Inca y Av. Presidente Errázuriz	- Rotonda: 0,39 km - 1er Tramo: 1,28 km - 2do Tramo: 0,57 km Total: 2,24 km
2 - 21	Ruta Verde Talavera de la Reina	Calle Talaveras de la Reina desde Av. Cristóbal Colón hasta Av. Apoquindo	1,38 km





III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA

19

En las calles de Las Condes el automóvil tiene hoy un uso prioritario. El desafío actual es revertir esa situación, con el fin de generar una red de movilidad sostenible que integre en un mismo sistema a los distintos modos de transporte, otorgándole prioridad a los peatones, ciclos y transporte público, por sobre los modos de transporte privado. El fin es recuperar paulatinamente el espacio público que actualmente utilizan los automóviles para concederlo a los ciudadanos.

Lo anterior trae importantes beneficios para la comunidad, como la disminución de emisiones de gases contaminantes y de la contaminación acústica, además de una reducción de tiempos y costos de viaje, lo que significa un aumento en la calidad de vida de las personas. El objetivo además es que en la comuna todos puedan acceder a sistemas de transporte accesibles, seguros y sostenibles.

Para lograr desincentivar el uso del automóvil se debe mejorar el sistema de transporte público, sumando confiabilidad, confort y seguridad al sistema. Con este propósito, a los recorridos de buses RED existentes sumamos buses eléctricos comunales gratuitos en zonas de baja cobertura. Además, creemos que se debe tender hacia un modelo de transporte intermodal, que favorezca la conexión entre modos de transporte privado y transporte público. Y que, al mismo tiempo, vincule ambos medios motorizados con una infraestructura de transporte no motorizada, destinada a circulaciones peatonales y ciclos.

Otra operación con el mismo objetivo es reducir los estacionamientos de vehículos en superficie. Esto se compensa con la proyección de nuevos estacionamientos subterráneos, con el fin de darle más espacio a las personas y sus actividades en el espacio público y, al mismo tiempo, a los modos de transporte más sostenibles, como la caminata y los ciclos.

Se realizará una serie de mejoramientos de corredores, cuyo fin tiende a generar paseos peatonales amplios en aceras, principalmente en sitios con alta demanda peatonal, facilitando el desplazamiento de las personas. Además, se generarán nuevos cruces “Tokio” y la modificación de algunos cruces en zonas de riesgo para reducir la velocidad vehicular y hacer más seguras las calles para los peatones, que son quienes tienen mayor prioridad en la movilidad sostenible.

También se propone implementar nuevas zonas de espacio compartido en vías para la circulación conjunta de automóviles y ciclos, donde se fija una velocidad máxima de 30 km/h. Éstas fomentan la convivencia vial a través de un tráfico lento, sin alterar la infraestructura existente de las calles, lo que reduce costos de implementación y permite su realización en un corto plazo.

Por otro lado, uno de los obstáculos para generar la red de movilidad integrada es que la red de ciclovías existentes en la comuna está fragmentada. Por lo mismo, se propone integrarlas en un sistema de infraestructura ciclo-inclusiva continuo, que las conecte también con las ciclovías operativas en las comunas vecinas.

Las nuevas ciclovías serán segregadas y se ejecutarán principalmente en vías secundarias o mixtas. Esto permite reducir costos y tiempos de implementación, y aportar a una mayor seguridad para el trayecto de los ciclistas, ya que las vías principales alcanzan mayor velocidad de circulación, mayor tráfico y en ellas los ciclistas se exponen a más ruido e inhalaciones de emisiones provenientes de los automóviles y buses. Además, la red debe contar con equipamiento e infraestructura de soporte como una señalización clara de pistas y recorridos, iluminación adecuada, estacionamientos públicos de bicicletas, mobiliario para el descanso y paradas espontáneas, además de basureros y puntos de hidratación.

Asimismo, se propone instalar nuevos estacionamientos de bicicletas en diferentes puntos de la comuna, especialmente cercanos a estaciones y paraderos de transporte público, y en puntos con alta demanda de viajes. Y, por otro lado, se plantea mejorar la cobertura del sistema de bicicletas públicas y procurar que esté físicamente conectado a la red de transporte público y a los estacionamientos subterráneos, contribuyendo a la intermodalidad.

Toda operación propuesta en esta orientación estratégica tiende a generar calles accesibles, inteligentes, flexibles y adaptables, donde convivan distintos medios de transporte de forma segura. Esto será apoyado con la implementación de sensores de flujos de movilidad en tiempo real en puntos relevantes de la comuna, que permitirán estudiar su funcionamiento e implementar mejoras al sistema.

Por último, los nuevos proyectos a gran escala que se implementarán en la comuna como la Línea 7 de Metro y Av. Las Condes soterrada, deben evaluarse también desde la perspectiva de su contribución al mejoramiento del espacio público en superficie y habilitación de nuevas áreas libres o verdes para la comunidad que habita sus bordes. Estas intervenciones mayores y de alto costo deben maximizar sus beneficios, estableciendo futuros puntos de tratamiento del espacio público en los bordes o áreas de influencia de estos proyectos, que permitan estimular en ellos intercambios de modos de transporte. Una vez operativos, generarán zonas de alta circulación peatonal que requieren de un diseño acorde a dicha demanda. Por otro lado, abren la posibilidad de generar nuevos focos de subcentros en la comuna, los que debieran siempre ser concordantes con el área planificada en el PRCLC para tales actividades, pudiendo contribuir a establecer una mayor accesibilidad a los servicios para la intercomuna oriente y la ciudad.

En este sentido, adquiere particular importancia el área o sector geográfico de la comuna que se emplaza al oriente de la calle Nuestra Señora del Rosario, flanqueado por la Av. Kennedy en el norte, eje de la futura Línea 7 de Metro, y por el eje o corredor Av. Las Condes al sur. Esta área cuenta con un amplio servicio y cobertura de transporte y buena accesibilidad dentro de la comuna de Las Condes, pudiendo recoger al menos parte de su crecimiento futuro.

Objetivos Específicos

1. Concebir una movilidad integrada, inclusiva y sostenible, en Las Condes.
2. Potenciar el uso del transporte público y los intercambios modales.
3. Crear una red comunal de ciclovías y zonas de tránsito compartido de baja velocidad vehicular.
4. Construir y mejorar paseos, veredas y cruces en zonas de alta demanda peatonal.
5. Integrar medios de transportes no motorizados con la infraestructura pública y privada de transporte comunal.

Estrategias, Proyectos y/o Acciones

1. Mejorar integralmente los perfiles (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: Diaguitas, 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 Moraleda, Sebastián Elcano, La Gloria, Hernando de Magallanes, Mariano Sánchez Fontecilla, Gerónimo de Alderete, Estoril, Los Pozos (remate Martín de Zamora).
5. Mantenimiento y actualización de las ciclovías existentes.
6. Instalar estacionamientos de bicicletas asociados al sistema de transporte público (estaciones de Metro y zonas de intercambio modal), sectores de atracción de viajes y zonas de alta demanda peatonal.

Figura N° 5

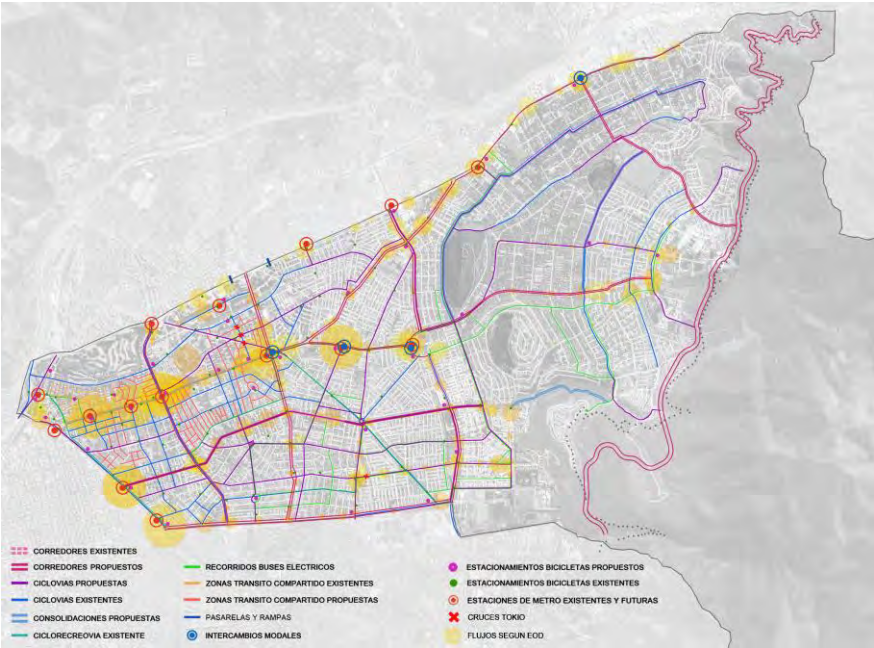
Imagen Objetivo para la Red de Movilidad Integrada



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

7. Creación de nuevas zonas de uso compartido: El Golf, Barrio Presidente Errázuriz, Barrio San Pascual y La Capitanía, y Nueva Las Condes.
8. Consolidación de los perfiles viales de Paul Harris, Francisco Bulnes Correa y Camino Apoquindo, según el Plan Regulador Comunal.
9. Instalación de sensores para la medición de flujos de transportes motorizados y no motorizados en cruces y zonas de alto tráfico.
10. Reducir el número de estacionamientos en superficie, a través de la proyección de nuevos estacionamientos subterráneos cercanos a estaciones de Metro y de intercambio modal, cediendo el espacio a medios de transporte más sostenibles, en vías tales como: 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).

Figura N° 6
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Red de Movilidad Integrada



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CICLOVÍAS				
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-01	Ciclovía Padre Hurtado	- Tramo Norte: Desde Caletera de Av. Kennedy hasta empalme Norte con Parque Los Dominicos	- Ciclovía proyectada como parte de Corredor Av. Padre Hurtado	- 1,42 km (Padre Hurtado Norte)
		- Tramo Sur: Desde límite comunal Av. Francisco Bilbao hasta empalme fin ciclovía existente en Av. Cristóbal Colón	- Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Nueva Bilbao, (2) Av. A. Flemming, (3) Alonso de Camargo, (4) Av. Cristóbal Colón, (5) Camino el Alba, (6) Av. Chesterton y (7) Calle Las Verbenas	- 2,26 km (Padre Hurtado Sur)
				Total: 3,67 km
3-02	Ciclovía Paul Harris	- 1er Tramo: Calle Vital Apoquindo desde Nueva Bilbao Hasta Paul Harris	- Ciclovía proyectada a lo largo de Av. Paul Harris, como parte del proyecto de consolidación del eje	- 1er Tramo: 0,57 km
		- 2do Tramo: Calle Paul Harris desde Vital Apoquindo hasta Camino la Posada	- Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Nueva Bilbao, (2) Av. A. Flemming, (3) Calle Patricia, (4) Av. Cristóbal Colón, (5) Camino el Alba, (6) Calle Charles Hamilton, (7) Estoril y (8) Av. Del Monte	- 2do Tramo: 5,88 km a través de Av. Paul Harris
		- 3er Tramo: Camino La Posada desde Paul Harris hasta rotonda con Av. Del Monte		- 3er Tramo: 2,21 km hasta rotonda
				Total: 8,66 km

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CICLOVÍAS

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-03	Ciclovía Francisco Bulnes Correa	- 1er Tramo: Desde Camino las Flores hasta Camino Francisco de Asís - 2do Tramo: Desde Av. San Carlos de Apoquindo hasta empalme Canal El Bollo	- Continuación de ciclovías en eje de circuito no formalizado - 1er Tramo: Ciclovía de conexión entre corredores propuestos entre camino El Alba y Camino San Francisco de Asís - 2do Tramo: Ciclovía proyectada desde acceso Parque Los Almendros y empalme con ciclovías actuales junto a canal El Bollo	- 1er Tramo: 1,7 km - 2do Tramo: 1,35 km - Total: 3,05 km
3-04	Ciclovía Cristóbal Colón	- 1er Tramo: Av. Cristóbal Colón desde límite comunal Av. Tobalaba hasta Rotonda Atenas - 2do Tramo: Av. Cristóbal Colón desde Rotonda Atenas hasta Av. Padre Hurtado	- Ciclovía proyectada como parte de Corredor Av. Cristóbal Colón - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Martín Alonso Pinzón, (2) Av. Sebastián Elcano, (3) Av. Tomas Moro, (4) Ciclovía Río Loa-Santa Magdalena de Sofía, (5) Av. Padre Hurtado Sur y (6) Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 3,89 km - 2do Tramo: 1,75 km - Total: 5,64 km
3-05	Ciclovía Isabel La Católica - Alexander Fleming	- 1er Tramo: Calle Isabel La Católica hasta desvío en Calle Alexander Fleming - 2do Tramo: Por Calle Alexander Fleming desde Isabel La Católica hasta Calle Vital Apoquindo	- Ciclovía proyectada como continuación de circuito existente en calle Isabel La Católica - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Av. Américo Vespucio, (2) Calle José de Moraleda, (3) Sebastián Elcano, (4) Av. Manquehue sur, (5) Av. Tomas Moro, (6) Av. Padre Hurtado Sur y (7) Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 1,52 km - 2do Tramo: 2,95 km - Total: 4,47 km
3-06	Ciclovía M. Alonso Pinzón - Alonso de Camargo	- 1er Tramo: Por Calle Martín Alonso Pinzón hasta Calle La Rabida - 2do Tramo: Por calle La Rabida junto a Parque Horacio C. Rivarola - 3er Tramo: Calle Alonso de Camargo desde Calle La Rabida hasta Padre Hurtado Sur - 4to Tramo: Calle Patricia desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Av. Paul Harris	- Ciclovía proyectada como ramal de circuito existente en calle Martín de Zamora - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Av. Cristóbal Colón, (2) Sebastián Elcano, (3) Calle José de Moraleda (4) Av. Manquehue sur, (5) Av. Tomas Moro, (6) Av. Padre Hurtado Sur y (7) Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 0,8 km - 2do Tramo: 0,45 km - 3er Tramo: 3,1 km - 4to Tramo: 0,52 km - Total: 4,47 km
3-07	Ciclovía Avenida Plaza	- 1er Tramo: Desde acceso Pie Andino por Quebrada Los Codos Norte hasta empalme tramo existente en Av. General Blanche - 2do Tramo: Desde fin tramo existente en San Francisco de Asís hasta acceso a Pie Andino por Quebrada San Francisco	- Ciclovía proyectada para completar tramo existente en Av. Plaza, en sentido de la cota de pendiente - Genera un circuito circular al unir ambos accesos por Quebradas San Francisco y Los Codos Norte a Paseo Pie Andino	- 1er Tramo: 0,9 km - 2do Tramo: 1,1 km - Total: 2 km
3-08	Ciclovía Nueva Bilbao	Por Calle Nueva Bilbao desde Av. Padre Hurtado hasta Calle Vital Apoquindo	- Tramo de ciclovía conexión entre circuitos proyectados de Av. Padre Hurtado Sur y Av. Vital Apoquindo	0,85 km

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CICLOVÍAS				
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3 - 09	Ciclovía Charles Hamilton - Av. Del Monte	- 1er Tramo: Calle Charles Hamilton desde Av. Paul Harris hasta empalme tramo existente que comienza en Fray Padre Subercaseaux - 2do Tramo: desde San Damián, donde finaliza el primer tramo existente, hasta empalme segundo tramo existente, que comienza en Camino San Antonio - 3er Tramo: Av. Del Monte desde rotonda San José de la Sierra hasta unión con ciclovía proyectada por Camino La Posada	- Continuación de ciclovía existente en calle Charles Hamilton - Conexión con ciclovía proyectada en Camino La posada a través de la rotonda	- 1er Tramo: 0,65 km - 2do Tramo: 1,4 km - 3er Tramo: 0,8 km - Total: 2,85 km
3 - 10	Ciclovía Alonso de Córdova	Por Av. Alonso de Córdova desde límite comunal norte en Av. Presidente Kennedy hasta empalme a ciclovía existente en Av. Sebastián Piñera	- Ciclovía propuesta para continuación del recorrido existente en Av. Sebastián Piñera - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Cerro Colorado, y (2) Calle Los Militares	- 1,90 km
3 - 11	Ciclovía Tomás Moro - Chesterton	- 1er Tramo: Calle Tomás Moro Desde límite comunal sur Hasta Rotonda Atenas - Rotonda Atenas: Ambas direcciones, perimetral a la rotonda - 2do Tramo: Calle Tomás Moro desde Rotonda Atenas hasta Av. Chesterton - 3er Tramo: Av. Chesterton desde Apoquindo hasta Av. Padre Hurtado	- Ciclovía proyectada en eje Norte-Sur comunal - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Av. A. Flemming, (2) Alonso de Camargo, (3) Av. Cristóbal Colón, (4) Calle Choapa, y (5) Av. Padre Hurtado Norte	- 1er Tramo: 1,43 km - Rotonda Atenas: 0.18 km - 2do Tramo: 1,03 km - 3er Tramo: 1,58 km - Total: 4,22 km
3 - 12	Ciclovía El Alba - Las Flores	- 1er Tramo: Por Camino El Alba desde Av. Padre Hurtado Central hasta el cruce con Camino El Algarrobo - 2do Tramo: Camino El Algarrobo desde Camino El Alba hasta Av. Las Flores - 3er Tramo: Av. Las Flores desde rotonda Camino El Algarrobo hasta Av. Plaza	- Ciclovía proyectada como parte del corredor Camino El Alba - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Av. Padre Hurtado Norte, (2) Calle Francisco Bulnes Correa y (3) Av. Plaza	- 1er Tramo: 1,02 km - 2do Tramo: 0,92 km - 3er Tramo: 2,35 km - Total: 4,29 km
3 - 13	Ciclovía Presidente Errázuriz	Por Av. Presidente Errázuriz desde Tobalaba hasta Av. Américo Vespucio	- Ciclovía de conexión entre circuitos de calle Mariano Sánchez Fontecilla y Av. Américo Vespucio - Conexiones transversales con calles Zona de Tránsito Compartido	- 1,36 km
3 - 14	Ciclovía Los Militares	- 1er Tramo: a través de Calle Los Militares - Pedro de Gamboa, desde Av. Américo Vespucio hasta Av. Las Tranqueras - 2do Tramo: Por Av. Las Tranqueras desde Pedro de Gamboa hasta Calle Los Ilanes - 3er Tramo: Calle Los Ilanes entre Av. Las Tranqueras y Av. Las Verbenas - 4to Tramo: Calle Las Verbenas desde Calle Los Ilanes hasta Av. Padre Hurtado	- Ciclovía proyectada a lo largo de Calle Los Militares - Calle Pedro de Gamboa - Calle Las Verbenas - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle La Gloria (2) Av. Alonso de Córdova, (3) Pdte. Riesco - Las Azaleas y (4) Av. Padre Hurtado Norte	- 1er Tramo: 3,19 km - 2do Tramo: 0,14 km - 3er Tramo: 0,12 km - 4to Tramo: 0,98 km - Total: 4,43 km
3 - 15	Ciclovía Andrés Bello - Vitacura	Calle Andrés Bello desde Av. Tobalaba hasta Av. Presidente Kennedy	- Ciclovía de continuación circuito Av. Andrés Bello intercomunal - Conexión con circuitos actuales de la comuna	- 1,1 km
3 - 16	Ciclovía Presidente Riesco - Las Azaleas	- 1er Tramo: Por Av. Presidente Riesco desde Francisco Cook hasta Av. Las Tranqueras - 2do Tramo: Calle Las Azaleas desde Av. Las Tranqueras hasta Calle Las Verbenas	- Continuación de ciclovía existente en Av. Presidente Riesco - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Estoril y (2) Calle Las Verbenas	- 1er Tramo: 0,69 km - 2do Tramo: 0,34 km - Total: 1,03 km



III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CICLOVÍAS				
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3-17	Ciclovia Vaticano	Por Calle Vaticano desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Av. Américo Vespucio	- Ciclovia en eje oriente-poniente comunal, conexión entre circuitos existentes y propuestos - Conexiones en (1) Mariano Sánchez Fontecilla, (2) Av. Américo Vespucio y (3) Av. Isabel La Católica	1,7 km
3-18	Ciclovia José de Moraleda	- 1er Tramo: Calle José de Moraleda desde Av. Isabel La Católica hasta Sebastián Elcano - 2do Tramo Av. Alonso de Camargo desde Av. Sebastián Elcano hasta Calle La Rabida	Ciclovia de conexión entre trazados propuestos para Av. Isabel La Católica y Sebastián Elcano	- 1er Tramo: 0,65 km - 2do Tramo: 0,1 km Total: 0,75 km
3-19	Ciclovia Sebastián Elcano	Por Av. Sebastián Elcano desde Av. Francisco Bilbao hasta Calle Martín de Zamora	- Ciclovia de conexión entre circuitos propuestos - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Latadía, (2) Av. Isabel La Católica, (3) José de Moraleda, (4) Calle Martín Alonso Pinzón y (5) Av. Cristóbal Colón	1,65 km
3-20	Ciclovia La Gloria	Remate Ciclovia Calle Rosa O'Higgins por calle La Gloria, entre Av. Apoquindo y Los Militares	Remate de Ciclovia existente, para conexión con propuesta de circuito Calle Los Militares	0,34 km
3-21	Ciclovia Hernando de Magallanes	Por Av. Hernando de Magallanes desde Av. Francisco Bilbao hasta Av. Apoquindo	- Ciclovia en eje norte-sur comunal, entre calles Av. Francisco Bilbao y Av. Apoquindo - Conexiones con circuitos propuestos en (1) Av., Isabel La Católica, (2) Calle Alonso de Camargo, (3) Av. Cristóbal Colón y (4) Calle Los Pozos	2,69 km
3-22	Ciclovia Sánchez Fontecilla	Por Av. Tobalaba - Mariano Sánchez Fontecilla desde Av. Vitacura hasta Av. Presidente Errázuriz (continuación de ciclovia existente Sánchez Fontecilla)	Tramo de continuidad entre cambio intermodal proyectado en nodo Tobalaba y ciclovia existente	0,85 km
3-23	Ciclovia Gerónimo de Alderete	Por Calle Gerónimo de Alderete entre Av. Presidente Kennedy y Presidente Riesco	Tramo de ciclovia de conexión entre Av. Presidente Kennedy y Av. Presidente Riesco	0,3 km
3-24	Ciclovia Estoril	Por Calle Estoril entre Av. Las Condes y Av. Paul Harris	Tramo de Ciclovia de conexión entre Av. Presidente Kennedy y Av. Paul Harris	0,34 km
3-25	Ciclovia Los Pozos (remate de Martín de Zamora)	Por Calle Los Pozos desde Av. Hernando de Magallanes hasta cruce con Av. Tomás Moro	- Ciclovia de remate de circuito existente calle Martín de Zamora - Conexiones con circuitos propuestos en (1) Hernando de Magallanes, (2) Av. Sebastián Piñera y (3) Av. Tomás Moro	0,7 km

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ZONAS DE TRÁNSITO COMPARTIDO				
CODIGO Y NOMBRE ZTC	NOMBRE CALLES ZTC	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA	
3 – 26 ZONA TRÁNSITO COMPARTIDO BARRIO PRESIDENTE ERRÁZURIZ	Calle Unamuno	Desde Av. Presidente Errázuriz hasta Calle San Gabriel	0,37 km	Total: 3,72 km
	Calle Marné	Desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Calle San Crescente	0,19 km	
	Calle Baztan	Desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Calle Galicia	0,26 km	
	Calle Galicia	Desde San Gabriel hasta Av. Presidente Errázuriz	0,24 km	
	Calle Hundaya	- 1er Tramo: Desde San Gabriel hasta Av. Presidente Errazuriz - 2do Tramo: Desde Presidente Errazuriz hasta Av. Apoquindo	- 1er Tramo: 0,19 km - 2do Tramo: 0,53 km Total: 0,72 km	
	Calle Navarra	Desde San Gabriel hasta Calle Alcántara	0,2 km	
	Calle León	Desde San Gabriel hasta Calle Alcántara	0,42 km	
	Calle Toledo	Desde Calle Navarral hasta Calle Martín de Zamora	0,22 km	
	Calle Oviedo	Desde Calle Navarral hasta Calle León	0,12 km	
	Calle Enrique Foster Sur	Desde Presidente Errázuriz hasta Calle Napoleón	0,44 km	
	Av. Gertrudis Echeñique	Desde Presidente Errázuriz hasta Av. Apoquindo	0,54 km	
3 – 27 ZONA TRÁNSITO COMPARTIDO BARRIO SAN PASCUAL Y LA CAPITANÍA	Calle Albacete	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Félix de Amesti	0,21 km	Total: 7,81 km
	Calle Cuenca	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Félix de Amesti	0,21 km	
	Calle Soria	Desde Calle Albacete hasta Calle Martín de Zamora	0,32 km	
	Calle Las Pataguas	Desde Calle Soria hasta Calle Félix de Amesti	0,14 km	
	Calle Cruz del Sur	- 1er Tramo: Desde Calle Cuenca hasta Calle Del Inca - 2do Tramo: Desde Calle Del Inca hasta Av. Apoquindo	- 1er Tramo: 0,25 km - 2do Tramo: 0,45 km Total: 0,7 km	
	Calle Félix de Amesti	Desde Calle Martín de Zamora hasta Av. Apoquindo	0,83 km	
	Calle La Serena	Desde Calle Del Inca hasta Martin de Zamora	0,32 km	
	Calle Evaristo Lillo	Desde Calle Del Inca hasta Av. Apoquindo	0,46 km	
	Calle Algeciras	Desde Calle Del Inca hasta Martin de Zamora	0,29 km	
	Calle San Pascual	Desde Av. Apoquindo hasta Martín de Zamora	0,73 km	
	Calle Nibaldo Correa	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,24 km	
	Calle Rafael Gumucio	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,23 km	
	Calle Antonia Salas	Desde Calle Del Inca hasta Martin de Zamora	0,23 km	
	Calle Pablo El Veronés	Desde Calle Del Inca hasta Martin de Zamora	0,23 km	
	Calle Teniers	Desde Calle Pablo El Veronés hasta Calle El Tintoretto	0,09 km	
	Calle José de Rivera	Desde Calle Del Inca hasta Calle Teniers	0,16 km	
	Calle El Tintoretto	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,22 km	

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ZONAS DE TRÁNSITO COMPARTIDO

CODIGO Y NOMBRE ZTC	NOMBRE CALLES ZTC	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA	
3 – 27 ZONA TRÁNSITO COMPARTIDO BARRIO SAN PASCUAL Y LA CAPITANÍA	Calle Sebastián Elcano	Desde Calle Martín de Zamora hasta Calle Del Inca	0,22 km	
	Calle Luis Zegers	Desde Av. Apoquindo hasta Martín de Zamora	0,69 km	
	Calle La Reconquista	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,25 km	
	Calle El Director	Desde Calle La Reconquista hasta Calle La Capitanía	0,22 km	
	Calle La Capitanía	- 1er Tramo: Desde Calle Martín de Zamora hasta Calle El Director - 2do Tramo: Desde Rotonda Calle Del Inca hasta Av. Apoquindo	- 1er Tramo: 0,17 km - 2do Tramo: 0,3 km Total: 0,47 km	
	Rotonda La Capitanía / Del Inca	Contorno rotonda entre Calle La Capitanía y Calle Del Inca	0,35 km	
3 – 28 ZONA TRÁNSITO COMPARTIDO BARRIO EL GOLF	Calle Nuestra Señora de los Ángeles	Desde Av. El Golf hasta Av. El Golf	0,38 km	Total: 3,04 km
	Calle Bernardita	Desde Ntra. Sra. De los Ángeles hasta Calle Alsacia	0,07 km	
	Calle San Francisco de Asís	Desde Ntra. Sra. De los Ángeles hasta Av. Presidente Riesco	0,13 km	
	Calle Alsacia	Desde Av. Apoquindo hasta Calle San Francisco de Asís	0,42 km	
	Calle Las Torcazas	Desde Av. Apoquindo hasta Av. Presidente Riesco	0,5 km	
	Calle Jean Mermoz	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Las Torcazas	0,18 km	
	Calle Hamlet	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Las Torcazas	0,27 km	
	Calle El Dante	Desde Av. Presidente Riesco hasta Av. Américo Vespucio	0,3 km	
	Calle La Gioconda	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Golda Meir	0,2 km	
	Calle El Trovador	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Golda Meir	0,2 km	
	Calle Los Militares	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Golda Meir	0,21 km	
	Calle Golda Meir	Desde Calle La Gioconda hasta Av. Américo Vespucio	0,18 km	
3 – 29 ZONA TRÁNSITO COMPARTIDO NUEVA LAS CONDES	Calle Pío XI	- 1er Tramo: Desde Los Militares hasta Av. Alonso de Córdova - 2do Tramo: Desde Alonso de Córdova hasta Av. Presidente Riesco	- 1er Tramo: 0,24 km - 2do Tramo: 0,09 km Total: 0,35 km	Total: 2,76 km
	Calle Warren Smith	Desde Los Militares hasta Av. Apoquindo	0,34 km	
	Calle Flor de Azucena	Desde Los Militares hasta Av. Apoquindo	0,36 km	
	Calle Badajoz	Desde Av. Alonso de Córdova hasta Av. Apoquindo	0,34 km	
	Calle Carlos Martel	Desde Calle Badajoz hasta Calle Rosario Norte	0,11 km	
	Calle Cerro El Plomo	Desde Alonso de Córdova hasta Av. Manquehue Norte	0,62 km	
	Calle Urano	Desde Calle Cerro El Plomo hasta Av. Presidente Riesco	0,16 km	
	Calle Balmoral	Desde Alonso de Córdova hasta Calle Los Militares	0,24 km	
	Calle O'Connel	Desde Alonso de Córdova hasta Av. Apoquindo	0,24 km	

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CONSOLIDACIONES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3 - 30	Consolidación Paul Harris	- 1er Tramo: Av. Paul Harris desde Camino El Alba hasta Fray Jorge - 2do Tramo: Camino La Posada desde Fray Jorge hasta Fernández Concha - 3er Tramo: Fernández Concha, conexión quiebre La Posada - 4to Tramo: La Posada desde Fernández Concha hasta rotonda de Del Monte	Consolidación y unificación de eje Paul Harris, apertura y habilitación de calles para generar un mismo perfil	- 1er Tramo: 3,75 km - 2do Tramo: 1,44 km - 3er Tramo: 0,08 km - 4to Tramo: 0,68 km Total: 5,95 km
3 - 31	Consolidación Francisco Bulnes Correa	Calle Francisco Bulnes Correa desde Camino El Alba hasta Camino San Francisco de Asís	Consolidación y unificación de eje Francisco Bulnes Correa, entre corredores proyectados	2,38 km
3 - 32	Consolidación Camino Apoquindo	Camino Apoquindo entre Calles Vital Apoquindo y San Ramón	Consolidación, apertura y unificación de Camino Apoquindo	1,55 km

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CORREDORES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3 - 33	Corredor Apoquindo	Av. Apoquindo desde Calle Manquehue hasta el Parque Los Dominicos	Unificación de imagen de Av. Apoquindo como remate del eje más importante de la ciudad	2,06 km
3 - 34	Corredor Padre Hurtado	- 1er Tramo: Av. Padre Hurtado Sur desde límite comunal sur hasta intersección con Av. Cristóbal Colón, en empalme con tramo existente - 2do Tramo: Al frente del Parque Los Dominicos por calles Patagonia y Camino El Alba para conectar Padre Hurtado Sur y Padre Hurtado Norte - 3er Tramo: Av. Padre Hurtado Norte desde Camino El Alba hasta límite comunal norte Av. Presidente Kennedy	Unificación de imagen de Av. Padre Hurtado en tramos Norte y Sur	- 1er Tramo: 1,43 km - 2do Tramo: 0,65 km - 3er Tramo: 1,95 km Total: 4,03 km
3 - 35	Corredor Cristóbal Colón	- 1er Tramo: Desde el límite comunal poniente en Av. Tobalaba hasta intersección Av. Manquehue - 2do Tramo: Desde calle Robinson Crusoe, en empalme con tratamiento de corredor ejecutado, hasta Av. Paul Harris	Unificación de imagen de Av. Cristóbal Colón con el fin de generar un mismo perfil de calle a lo largo del eje	- 1er Tramo: 1,6 km - 2do Tramo: 2,1 km Total: 3,7 km
3 - 36	Corredor Francisco Bilbao	Av. Francisco Bilbao desde el límite comunal poniente en Av. Tobalaba hasta Av. Padre Hurtado Sur	Unificación de imagen de Av. Francisco Bilbao, límite comunal sur	4,27 km
3 - 37	Corredor Las Condes	- 1er Tramo: Av. Las Condes desde bifurcación Av. Apoquindo hasta el límite comunal Norte Av. Presidente Kennedy - 2do Tramo: Av. Las Condes, acompañamiento del borde comunal norte paralelo a Av. Presidente Kennedy hasta Av. Quinchamalí	Unificación de imagen de Av. Las Condes, desde su bifurcación con Av. Apoquindo hasta acompañar el límite norte comunal	- 1er Tramo: 3,74 km - 2do Tramo: 3,55 km Total: 7,29 km
3 - 38	Corredor San Francisco de Asís	Av. San Francisco de Asís desde el límite comunal norte con Av. Las Condes hasta Paseo Pie Andino	Unificación del corredor transversal San Francisco de Asís, a través de la generación de mismo perfil de calle	3,73 km
3 - 39	Corredor Manquehue	Av. Manquehue Sur desde el límite comunal sur en Av. Francisco Bilbao hasta el límite comunal norte en Av. Presidente Kennedy	Unificación de la imagen del corredor norte-sur Av. Manquehue a lo largo de sus distintos tramos	3,46 km

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CORREDORES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3 - 40	Corredor Américo Vespucio	Av. Américo Vespucio desde el límite comunal sur en Av. Francisco Bilbao hasta el límite comunal norte en Av. Presidente Kennedy	Unificación de la imagen del perfil de calle del eje Av. Américo Vespucio, a los costados de la nueva autopista AVO	3,37 km
3 - 41	Corredor Camino El Alba	Camino El Alba empalme de corredor propuesto desde Av. Padre Hurtado Norte hasta Av. Plaza	Unificación corredor Camino El Alba a través de la generación de mismo perfil de calle	3,52 km

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS

CÓDIGO	NUMERACIÓN	UBICACIÓN
3 - 42	1	Andrés Bello / Isidora Goyenechea
	2	Andrés Bello / Av. Vitacura
	3	Isidora Goyenechea / Carmencita
	4	Isidora Goyenechea / Av. El Golf
	5	San Sebastián / Encomenderos
	6	Av. Apoquindo / San Crescente
	7	Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Presidente Errazuriz
	8	Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Cristóbal Colón
	9	Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Francisco Bilbao
	10	Av. Apoquindo / Alcántara
	11	Av. Apoquindo / Av. Américo Vespucio
	12	Av. Apoquindo / La Gloria
	13	Av. Apoquindo / Rosario Norte
	14	Calle La Capitanía / Del Inca
	15	Av. Américo Vespucio / Av. Presidente Riesco
	16	Av. Sebastián Elcano / Martín Alonso Pinzón / Alonso de Camargo
	17	Av. Sebastián Elcano / Calle Latadía
	18	Av. Apoquindo / Av. Sebastián Piñera
	19	Av. Francisco Bilbao / Av. Tomás Moro
	20	Av. Francisco Bilbao / Av. Sebastián Piñera

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS

CÓDIGO	NUMERACIÓN	UBICACIÓN
3 - 42	21	Av. Sebastián Piñera / Av. Cristóbal Colón
	22	Av. Padre Hurtado Sur / Alonso de Camargo
	23	Av. Padre Hurtado Sur / Av. Cristóbal Colón
	24	Calle Patagonia / Av. Los Dominicos
	25	Av. Apoquindo / Av. Hernando de Magallanes
	26	Av. Las Condes / Av. Las Tranqueras
	27	Av. Las Condes / Av. Padre Hurtado Norte
	28	Av. Padre Hurtado Norte / Av. Presidente Kennedy
	29	Camino El Alba / Camino El Observatorio
	30	Av. Francisco Bulnes Correa / Camino Las Flores
	31	Camino Las Flores / Av. Plaza
	32	Av. Las Condes / Estoril
	33	Av. Las Condes / San Francisco de Asís

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: INTERCAMBIOS MODALES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	DESCRIPCIÓN
3 - 43	Intercambio Modal Manquehue	Estación de Metro Manquehue – Línea 1
3 - 44	Intercambio Modal Los Dominicos	Estación de Metro Los Dominicos – Línea 1
3 - 45	Intercambio Modal Hernando de Magallanes	Estación de Metro Hernando de Magallanes – Línea 1
3 - 46	Intercambio Modal Cantagallo	Intercambio Modal en Sector Cantagallo Av. Las Condes / Calle San Francisco de Asís

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: PASARELAS Y RAMPAS PEATONALES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	DESCRIPCIÓN
3 - 47	Rampa Accesible Pasarela Plaza Brasilia	Rampa accesible para pasarela existente en Plaza Brasilia. La pasarela une la comuna de Vitacura con Las Condes en su límite por Av. Kennedy. El lado de Vitacura tiene construida una rampa accesible.
3 - 48	Rampa Accesible Pasarela Kennedy – Manquehue	Rampa accesible para pasarela existente en Av. Kennedy altura Av. Manquehue (Colegio San Pedro Nolasco). La pasarela une la comuna de Vitacura con Las Condes.



IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS

31

Queremos generar espacios públicos más vitales, inclusivos, diversos, accesibles, atractivos y acogedores, con un diseño seguro, inclusivo e integrador. Espacios que sirvan de soporte para las actividades públicas y sociales que se despliegan en la comuna para quienes viven en ella y quienes la visitan. Espacios que sean más amigables con el medioambiente y que se vinculen directamente con modos de transporte más sostenibles, como la caminata y los ciclos. Espacios que integren áreas verdes y arbolado en su diseño, contribuyendo a la construcción de un paisaje urbano que vincule a la ciudad con la naturaleza, y que mejore las condiciones de confort térmico en los espacios públicos.

Los espacios públicos de calidad tienen la cualidad de fomentar la integración y equidad social, generando impactos sociales positivos en el territorio. Son espacios que permiten la actividad e interacción social, lo que ayuda a mejorar la cohesión de las comunidades. Además, contribuyen a la creación de identidad, pertenencia y apropiación del entorno por parte de las personas.

Siguiendo esta línea, se concibe al diseño del espacio público como una oportunidad de fortalecer y potenciar las características morfológicas y ambientales de cada barrio, protegiendo su imagen e historia. Es por esta razón que hemos definido en el Plan Regulador Comunal estrategias de ordenamiento urbano que demarcan ejes de densificación y que, al mismo tiempo, definen zonas de protección de viviendas en extensión y baja altura en barrios consolidados.

Con la intención de fortalecer la identidad y calidad de vida en los diversos barrios que integran Las Condes, se propone realizar una serie de mejoramientos del espacio urbano que los caracteriza, destinados a recuperar, optimizar y proteger su entorno, áreas verdes, espacios públicos y equipamiento. Para este fin, se ha planteado la necesidad de desarrollar una “Guía de Diseño del Espacio Público Comunal”, que permita fortalecer la imagen y virtudes de cada barrio a través del mejoramiento de su espacio público.

El desarrollo de esta Guía requiere de un estudio de aquellas características urbanas particulares de cada barrio, específicamente de su imagen urbana y arquitectónica, la calidad de su espacio público, y sus fortalezas y debilidades. Con esto, se

definirán las cualidades que se quieren preservar y valorizar, y los puntos críticos que se deben mejorar. Elaborado el análisis se definirán los lineamientos con los cuáles intervenir cada barrio a futuro. La Guía tiene la misión de fortalecer la percepción que tienen los vecinos del entorno construido que caracteriza a su entidad territorial, tanto en barrios consolidados como en barrios que presentan problemas de deterioro urbano.

Por otro lado, es importante que los espacios públicos logren congregarse en un mismo lugar a diversos usuarios y actividades a lo largo del día. Tenemos el propósito de generar espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles para todos, en particular para niños y mujeres, personas de edad y personas con discapacidad. La seguridad se refleja en el grado de vitalidad e intensidad de uso de los distintos espacios públicos, determinados por la calidad de diseño urbano de dichos espacios y su flexibilidad operativa. Esto es clave para garantizar la vitalidad urbana y la seguridad de los espacios públicos.

También, con el objetivo de mejorar sectores urbanos saturados por alta demanda de uso y/o zonas con déficit de espacios públicos, se proponen una serie de mejoras en zonas de movilidad e intercambio modal, la generación de paseos peatonales en zonas de alta circulación, la intervención de espacios públicos en barrios para potenciar la calidad de vida de los vecinos y la generación de nuevos programas públicos vecinales como los huertos comunitarios.

Adicionalmente, se busca recuperar espacios en desuso, sin una funcionalidad definida o deteriorados por la extensión sobre ellos de usos privados. En esta línea, una de las propuestas es la recuperación de pasajes (bienes nacionales de uso público) en sectores de alta densidad, que permiten realizar proyectos de espacios públicos y áreas verdes en zonas donde existe escasez de terrenos para este fin.

Por último, es necesario valorar el rol que cumplen los espacios y equipamientos públicos en los barrios, en especial los más vulnerables, donde muchas de las necesidades de los habitantes se trasladan de la vivienda al espacio público. Las necesidades colectivas de los vecindarios se concentran y satisfacen en dichos espacios, creando comunidades cohesionadas.¹⁰

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: Diaguítas, 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, Roncesvalles 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.

¹⁰ 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>.

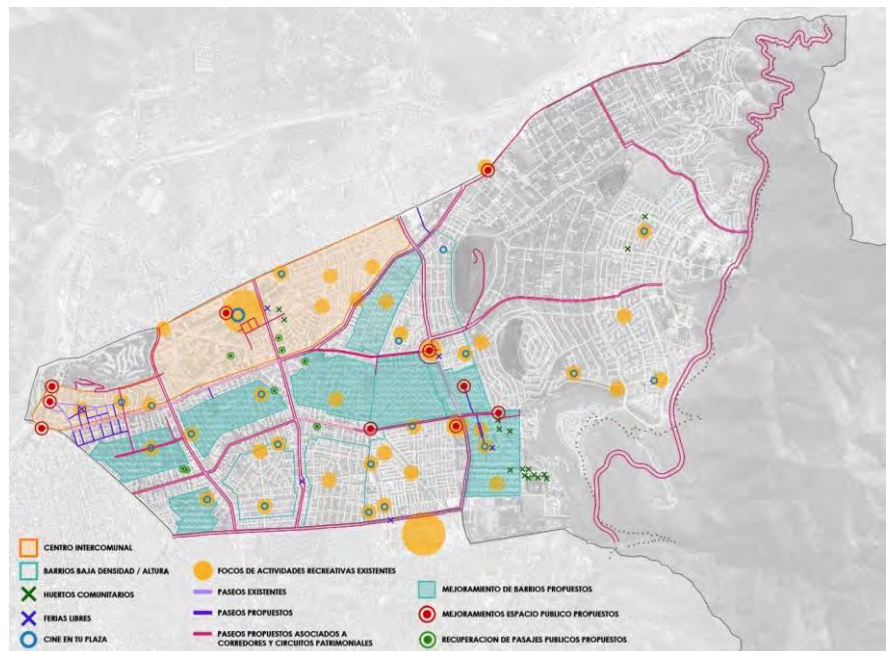
8. Mejoramiento del espacio público en las intersecciones relevantes asociadas a zonas de Intercambio Modal, y a futuras salidas de la línea 7 de Metro: Isidora Goyenechea, Parque Araucano y Estoril.
9. Mejoramiento del espacio público asociado a los nuevos proyectos de vialidad (ensanches y pasos bajo nivel, entre otros).
10. Diversificar el uso del espacio público a través de mobiliario urbano versátil, flexible y adaptable a 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, Alsasua 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).

Figura N° 7
Imagen Objetivo para los Espacios Públicos Inclusivos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 8
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para los Espacios Públicos Inclusivos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

IV. - ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: PASEOS

CÓDIGO / NOMBRE	NOMBRE CALLES	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA	
4 - 01	Paseo Diaguitas	Desde Cristóbal Colón hasta Calle Río Guadiana	0,41 km	
4 - 02 PASEO EL GOLF NORTE	Don Carlos	Desde Av. El Bosque Norte hasta Augusto Leguía Norte	0,27 km	Total: 1,34 km
	Carmencita	Desde Isidora Goyenechea hasta Av. Apoquindo	0,29 km	
	Augusto Leguía Norte	Desde Isidora Goyenechea hasta Av. Apoquindo	0,27 km	
	Reyes Lavalle	Desde Augusto Leguía Norte hasta Enrique Foster Norte	0,31 km	
	Magdalena	Desde Isidora Goyenechea hasta Av. Apoquindo	0,2 km	
4 - 03 PASEO EL GOLF SUR	Callao	Desde Av. El Bosque Central hasta Av. Gertrudis Echenique	0,78 km	Total: 2,06 km
	Av. El Bosque Central	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,22 km	
	Vecinal	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,22 km	
	Augusto Leguía Sur	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,22 km	
	San Crescente	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,21 km	
	Enrique Foster Sur	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,20 km	
	Hendaya	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,21 km	
4 - 04	Paseo Los Vilos	Desde Calle Paloma hasta Av. Cristóbal Colón	0,42 km	
4 - 05	Paseo Puertas del Sol	Desde Av. Apoquindo hasta Calle La Nevería	0,18 km	
4 - 06	Paseo Gilberto Fuenzalida	Desde Av. Presidente Kennedy hasta Av. Las Condes	0,43 km	

IV. - ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: MEJORAMIENTO DE BARRIOS

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	SUPERFICIE APROXIMADA
4 - 07	Barrio Cooperativas Colón Oriente	- 1er Sector: Av. Cristóbal Colón / Av. Paul Harris / Almirante Soublette / Pilay / Av. Padre Hurtado Sur / Calle Río Molina / Talaveras de la Reina - 2do Sector: Nueva Bilbao / Vital Apoquindo / Av. Cristóbal Colón / Av. Padre Hurtado Sur	- 1er Sector: 0,4 km² - 2do Sector: 0,97 km² Total: 1,37 km²
4 - 08	Barrio Presidente Errázuriz	Calle Martín de Zamora / Alicante Portofino / Asturias / Renato Sánchez / Stade Francais / Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Presidente Errázuriz / Unamuno / San Gabriel	0,66 km²
4 - 09	Barrio San Pascual y La Capitanía	Calle Martín de Zamora / Las Malvas / La Nevería / Cruz del Sur / Albacete / Soria	0,78 km²
4 - 10	Barrio Vaticano	Calle Vaticano / Alcántara / Isabel La Católica / Rubens / Av. Francisco Bilbao / Latadia / Flandes / Felipe II / Santa Adriana	0,33 km²
4 - 11	Barrio Renacimiento Italiano	Av. Chesterton / Av. Las Condes / Lorenzo de Médicis / Leonardo da Vinci / Caballero Bayardo	0,68 km²
4 - 12	Barrio Roncesvalles	Calle Martín de Zamora / Hernando de Magallanes / Los Pozos / Av. Tomás Moro / Pehuén / Estadio Italiano / Esteban Dell' Orto / Alcides de Gasperi / Av. Sebastián Piñera / María Teresa / Manquehue Sur	0,92 km²
4 - 13	Barrio Los Dominicos	Av. Cristóbal Colón / Talaveras de La Reina / Río Molina / Av. Padre Hurtado Sur / Calle Patagonia / Av. Apoquindo / Av. Tomás Moro / Rotonda Atenas	1,03 km²



IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
4 - 14	Canal San Carlos	Limite comunal poniente. Asociado a la Avenida Parque Sánchez Fontecilla.
4 - 15	La Escuela	Intersección Calle La Escuela con Av. Cristóbal Colón
4 - 16	Rotonda Atenas	Rotonda Atenas
4 - 17	Santa Rosa de Apoquindo	Intersección Av. Padre Hurtado Sur con Av. Cristóbal Colón
4 - 18	Parque Los Dominicos	Intersección Av. Apoquindo con Av. General Blanche
4 - 19	Portada de Vitacura	Intersección Av. Andrés Bello con Av. Vitacura
4 - 20	Futuro Acceso Metro Isidora Goyenechea	Intersección Av. Isidora Goyenechea con Av. Andrés Bello
4 - 21	Futuro Acceso Metro Parque Araucano	Intersección Calle Cerro Colorado con Calle Rosario Norte
4 - 22	Futuro Acceso Metro Estoril	Nudo Estoril – Estoril con Av. Las Condes
4 - 23	Río Guadiana	Calle Río Guadiana con Pasaje Diaguitas

IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: RECUPERACIÓN DE PASAJES PÚBLICOS

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
4 - 24	Pasaje Alsasua	Por Calle Martín de Zamora entre Calle Málaga y Av. Américo Vespucio
4 - 25	Pasaje Las Baleares	Por Calle Martín de Zamora entre Calle Málaga y Av. Américo Vespucio
4 - 26	Pasaje Colón	Pasaje vereda Sur entre Calle Bello Horizonte y Calle Hernando de Magallanes
4 - 27	Pasaje Las Malvas	Entre Calle Del Inca y El Director
4 - 28	Calle Reverendo Padre Werner Fromm	En Calle Manquehue Norte entre Calle San Olav y Los Militares
4 - 29	Pasaje Dra. Cora Meyers	En calle San Olav entre Calle Escandinavia y Av. Manquehue Norte
4 - 30	Pasaje Lorena Warren	En Calle Los Militares entre Calle Warren Smith y Flor de Azucena





En Las Condes existe un amplio número de inmuebles patrimoniales y significativos barrios con identidad e historia. Todos ellos forman parte del patrimonio urbano de la comuna, el cual expresa parte de la historia colectiva de una sociedad. Las construcciones y espacios públicos que los estructuran reflejan particularidades sociales y culturales de un contexto temporal determinado, permitiendo con su existencia fomentar la cultura e identidad local. Es por esto por lo que su protección, rehabilitación y recuperación son claves para el fortalecimiento de dicha identidad y del sentido de pertenencia de las personas con el territorio en el que viven.¹¹

El propósito entonces es aportar por medio del diseño urbano y de la adecuación de los espacios públicos a la protección, recuperación, valorización y cuidado. Esta estrategia se potencia a través de dos grandes operaciones:

Primera, se propone implementar cuatro circuitos patrimoniales en la comuna: Los Dominicos, El Golf Norte y Sur, Cerro San Luis y Nuevas Las Condes. Esta selección se debe a que son zonas que presentan una alta presencia de inmuebles patrimoniales. El objetivo es darle una lectura unitaria al patrimonio urbano de la comuna, agrupando por proximidad a las distintas edificaciones en los circuitos propuestos y surtiéndolos de intervenciones menores que los reconozcan y valoricen bajo un mismo lenguaje de intervención del espacio público en que se emplazan.

Para ello, se plantea la posibilidad de ejecutar algunas operaciones como: utilizar franjas de tratamiento de suelo particular frente a las obras patrimoniales, siendo posible la opción de usar piedra y/o adoquines, debido a la nobleza del material y a su ya reconocida utilización en edificios de carácter patrimonial. La idea es que las franjas sirvan para señalar las obras del circuito a los peatones, pero también para disminuir la velocidad de los automóviles y ciclos frente a las obras protegidas, anunciando su presencia en la vía. Se prevé también dotarlos de una iluminación especial, de carácter escénico, exceptuando en casos donde se trate de viviendas particulares en uso. Y, por último, instalar elementos de señalética e información que los identifiquen y den cuenta de su historia. Todas

¹¹ Ibid.

estas intervenciones se proponen con el objetivo de dar cuenta de la relevancia histórica y arquitectónica que tienen dichos inmuebles para la ciudad.

Segunda, poner en valor y proteger ese mosaico de formas de vivir en Las Condes, preservando sus valores urbanísticos y patrimoniales, que es uno de los objetivos del PRCLC desde su origen, producto de la participación de la comunidad que concordó preservar el 70% del territorio urbano comunal en baja densidad y con uso de suelo preferentemente residencial en barrios de baja altura.

Se trata de fortalecer barrios como: El Golf Norte y Sur, sector del Estadio Español, la Plaza de la 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.

Tal como se indicó en el acápite IV Espacios Públicos Inclusivos, se elaborará con participación de las comunidades la “Guía de Diseño del Espacio Público Comunal” para cada barrio, que fomente sus particularidades y defina los lineamientos de intervención futuros, en temas como arborización, iluminación y mobiliarios. La misión de la Guía es preservar y potenciar aquellos elementos urbanos que les confieren identidad, protegiendo además su patrimonio urbano y arquitectónico. Creemos que estas operaciones en el espacio público pueden promover la identidad y memoria de un lugar, fortaleciendo el vínculo de las personas con sus barrios.

Por último, estas operaciones también tienen como objetivo promover la actividad turística dentro de la comuna, vinculando al patrimonio con una oferta de actividades y programas culturales que la caracterizan, destacando a aquellos bienes culturales inmateriales que tienen como escenario el patrimonio físico.

Una de las iniciativas la constituye el desarrollo de una aplicación digital que muestre los circuitos patrimoniales propuestos y entregue información histórica sobre los distintos inmuebles que los componen. Además, se quiere vincular dichos circuitos con las ofertas culturales de la Corporación Cultural de Las Condes, el Teatro Municipal, los museos municipales y galerías privadas que se emplazan dentro del territorio comunal. Paralelamente se identificarán aquellos espacios públicos asociados al patrimonio que permitan el desarrollo de actividades culturales al aire libre, como conciertos u otras actividades ligadas a la cultura.

Objetivos Específicos

1. Poner en relevancia y proteger el patrimonio arquitectónico y urbano de Las Condes.
2. Crear nuevos Circuitos Patrimoniales en distintas zonas de la comuna.
3. Consolidar y proteger la identidad, imagen y patrimonio urbano de los barrios típicos de Las Condes.

Estrategias, Proyectos y/o Acciones

1. Conectar los Monumentos Históricos, Zonas Típicas, e Inmuebles y Zonas de Conservación Histórica por medio de circuitos que ofrezcan variedad y vitalidad.
2. Implementar Circuitos Patrimoniales: Los Dominicos, El Golf Norte y Sur, Cerro San Luis y Nuevas Las Condes, potenciando la historia, arquitectura, arte e identidad.
3. Elaborar los lineamientos de intervención patrimonial del mejoramiento del Parque Los Dominicos recientemente ejecutado, con el propósito de su adecuada mantención y normas para intervenciones futuras.
4. Elaborar una “Guía de Diseño del Espacio Público Comunal” para los diferentes barrios, protegiendo su imagen y patrimonio urbano.
5. Elaborar catastro de potenciales inmuebles, zonas de interés patrimonial y actividades culturales, abarcando distintos periodos históricos, estilos arquitectónicos y manifestaciones artísticas.
6. Construir aplicaciones digitales para integrar los distintos circuitos patrimoniales propuestos y dar información histórica sobre la comuna, su evolución urbana y arquitectónica.

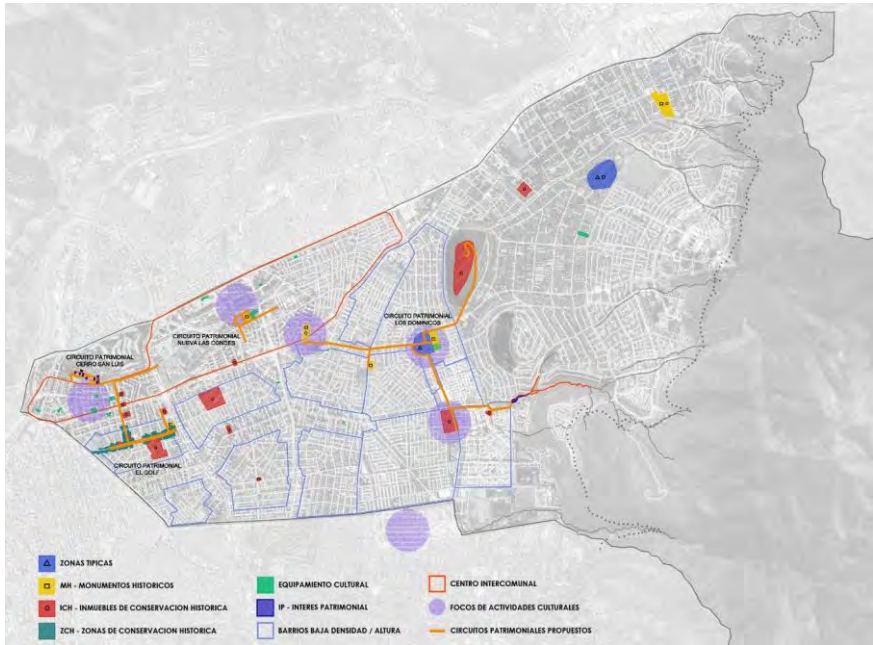
Figura N° 9
Imagen Objetivo para la Identidad y Memoria



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



Figura N° 10
Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Identidad y Memoria



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



V. - IDENTIDAD Y MEMORIA: CIRCUITOS PATRIMONIALES (CP)				
CODIGO Y NOMBRE CP	NOMBRE CALLES CP	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA	
5 – 01 CIRCUITO PATRIMONIAL LOS DOMINICOS	Av. Apoquindo	Desde separación con Av. Las Condes hasta Parque Los Dominicos	1,93 km	Total: 7,05 km
	Av. Tomás Moro	Desde Volcán Llaima hasta Av. Apoquindo	0,27 km	
	Calle Patagonia	Desde Av. Apoquindo hasta Av. Padre hurtado Sur	0,33 km	
	Av. Padre Hurtado Sur	Desde Calle Patagonia hasta Calle Cuyampa	1,21 km	
	Av. Cristóbal Colón	- 1er Tramo: Av. Cristóbal Colón, desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Calle La Escuela - 2do Tramo: Calle La Escuela desde Av. Cristóbal Colón hasta Consultorio Anibal Ariztia	- 1er Tramo: 0,5 km - 2do Tramo: 0,18 km Total: 0,7 km	
	Calle La Quebrada	Desde Av. Cristóbal Colón hasta Vital Apoquindo	0,31 km	
	Vital Apoquindo	Desde Calle La Quebrada hasta Los Baños de Apoquindo	0,07 km	
	Camino El Alba	Desde Camino Padre Hurtado Norte - Parque Los Dominicos hasta Camino El Observatorio	0,67 km	
	Camino El Observatorio	Desde Camino El Alba hasta Observatorio U. de Chile	1,56 km	
5 – 02 CIRCUITO PATRIMONIAL NUEVA LAS CONDES	Rosario Norte	Desde Av. Presidente Riesco hasta Av. Alonso de Córdova	0,4 km	Total: 1,66 km
	Cerro El Plomo	Desde Rosario Norte hasta Calle Estocolmo	0,66 km	
	Av. Presidente Riesco	Desde Rosario Norte hasta Villa San Luis	0,23 km	
	Calle Urano	Desde Av. Presidente Riesco hasta Cerro El Plomo	0,15 km	
	Paseo Zona Corpartes	Desde Rosario Norte, zona Corpartes	0,07 km	
	Villa San Luis	Deslinde poniente Villa San Luis	0,15 km.	
5 – 03 CIRCUITO PATRIMONIAL EL GOLF	Av. Presidente Errazuriz	Desde Calle San Crescente hasta Av. Américo Vespucio	1,03 km	Total: 3,03 km
	Av. El Golf - Gertrudis Echeñique	- 1er Tramo: Calle Gertrudis Echeñique. Desde Av. Presidente Errazuriz hasta Av. Apoquindo - 2do Tramo: Av. El Golf. Desde Av. Apoquindo hasta Av. Presidente Riesco	- 1er Tramo: 0,52 km - 2do Tramo: 0,41 km Total: 0,93 km	
	Calle Asturias	Desde Av. Presidente Errazuriz hasta Inmueble de Conservación Histórica	0,37 km	
	Av. Presidente Riesco	Desde Av, El Golf hasta Av. Américo Vespucio	0,7 km	
5 – 04 CIRCUITO PATRIMONIAL CERRO SAN LUIS	Calle Rosario Orrego	Desde Av. Presidente Riesco hasta Calle El Quisco	0,07 km	Total: 1,38 km
	Calle El Quisco	Desde Calle Rosario Orrego hasta Calle Cristal de Abelli / Calle Las Penas	0,28 km	
	Calle Cristal de Abelli	Desde Calle El Quisco / Calle Las Penas hasta Av. Presidente Riesco	0,42 km	
	Calle Las Penas	Desde Calle El Quisco / Calle Cristal de Abelli hasta el fin de tramo en el Cerro San Luis	0,23 km	
	Av. Presidente Riesco	Desde Rosario Orrego hasta Av. El Golf	0,38 km	

04A.- Propuesta General

Las Condes tiene como objetivo consolidarse como una comuna natural, sostenible, conectada, vital y patrimonial. A partir de estos lineamientos se ofrece una propuesta integrada de la imagen objetivo para la comuna. Que incluye 116 obras y proyectos de movilidad y espacio público, que son relevantes para alcanzar dicho objetivo. Se comprende que esta propuesta total de acciones es imposible materializarla en un corto o mediano plazo, menos en el horizonte legal establecido para la actualización de los planes reguladores comunales y, por ende, de los PIIMEP, puesto que la cuantía de recursos necesarios para ello, superan con creces las próximas administraciones de esta comuna. Sin perjuicio de ello, las estrategias, proyectos y/o acciones, tienen el valor de mantener su vigencia en el tiempo. Por tanto, la priorización que se ofrece es meramente técnica, ya que ella resultará del proceso de participación ciudadana, que, si bien no es vinculante, aportará luces a quienes deben aprobar el Plan, es decir al Concejo Municipal.

Como se señalara, la propuesta busca compatibilizar la Estrategia Espejo elaborada por la Municipalidad, que pone a las personas en el centro, accionando sobre variables como la integración, modernización, bienestar y sostenibilidad para lograr alcanzar mayores niveles de calidad de vida de la comunidad, con el desarrollo urbanístico de la comuna, que mira tanto las políticas nacionales en esta materia, como también las directrices de los órganos internacionales multilaterales y, en especial, aquellas asociadas a la sostenibilidad planetaria, producto del cambio climático que se experimenta.

En línea con lo anterior, se trata de crear las condiciones para una mejor calidad de vida de las personas en el medioambiente urbano, estimulando la descentralización, equidad, integración social, participación, identidad,

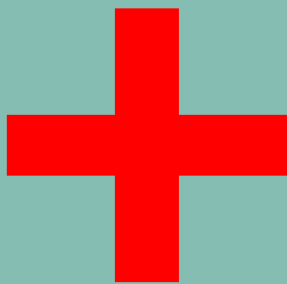
compromiso, calidad, eficiencia, adaptabilidad, resiliencia y seguridad, en búsqueda de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), con acuerdo a la riqueza, recursos y actividad económica de esta comuna.

Por tanto, se está frente a una propuesta integral que responde a los objetivos indicados y, al mismo tiempo, pretende consolidarse como el instrumento complementario a la planificación territorial, que recoge los distintos intereses comunales y los encauza en intervenciones que buscan aprovechar las potencialidades, asumir los desafíos y, enfrentar los riesgos y limitaciones que presenta el territorio comunal y su administración.

Todos los proyectos y acciones se agruparon en las cinco orientaciones de imagen objetivo expuestas en el capítulo precedente: **Paisaje Natural Precordillerano; Infraestructura Verde Sustentable; Red de Movilidad Integrada; Espacios Públicos Inclusivos; e Identidad y Memoria.** Los objetivos y las estrategias, proyectos y/o acciones de cada una de ellas unificadas o integradas, dan forma a este PIIMEP, y posibilitan la materialización de la **Imagen Objetivo Integral**, para dotar a la comuna no sólo de un salto cuantitativo en cuanto a estándares se refiere, sino por, sobre todo, de un **salto cualitativo**.

Dentro de las cinco orientaciones de imagen objetivo coexisten 16 subcategorías: parques naturales, pie andino y asociados a cerros islas y quebradas (11), accesos Parque Cordillera (5), avenidas parques (8), rutas verdes (13), ciclovías (25), zonas compartidas (4), consolidaciones (3), corredores (9), estacionamientos de 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).

Las Condes



Limpia
Atractiva
Segura

Caminable
Ordenada
Natural
Dinámica
Evocadora
Sostenible

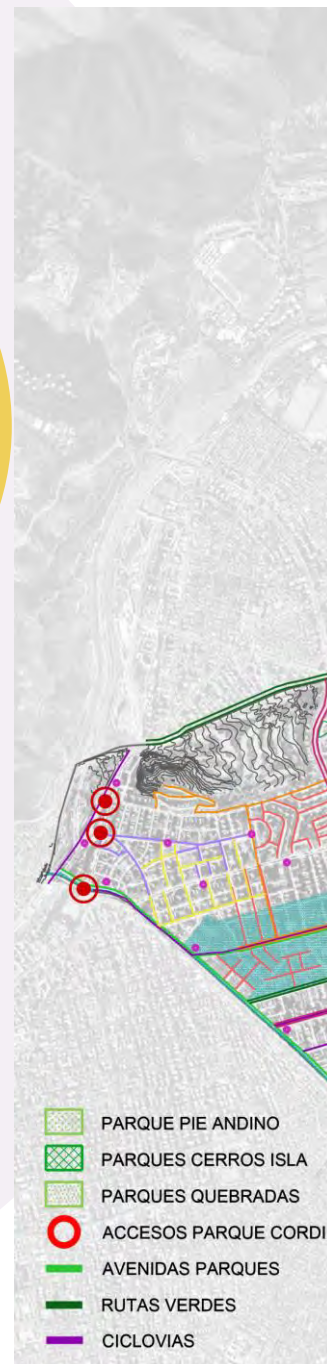
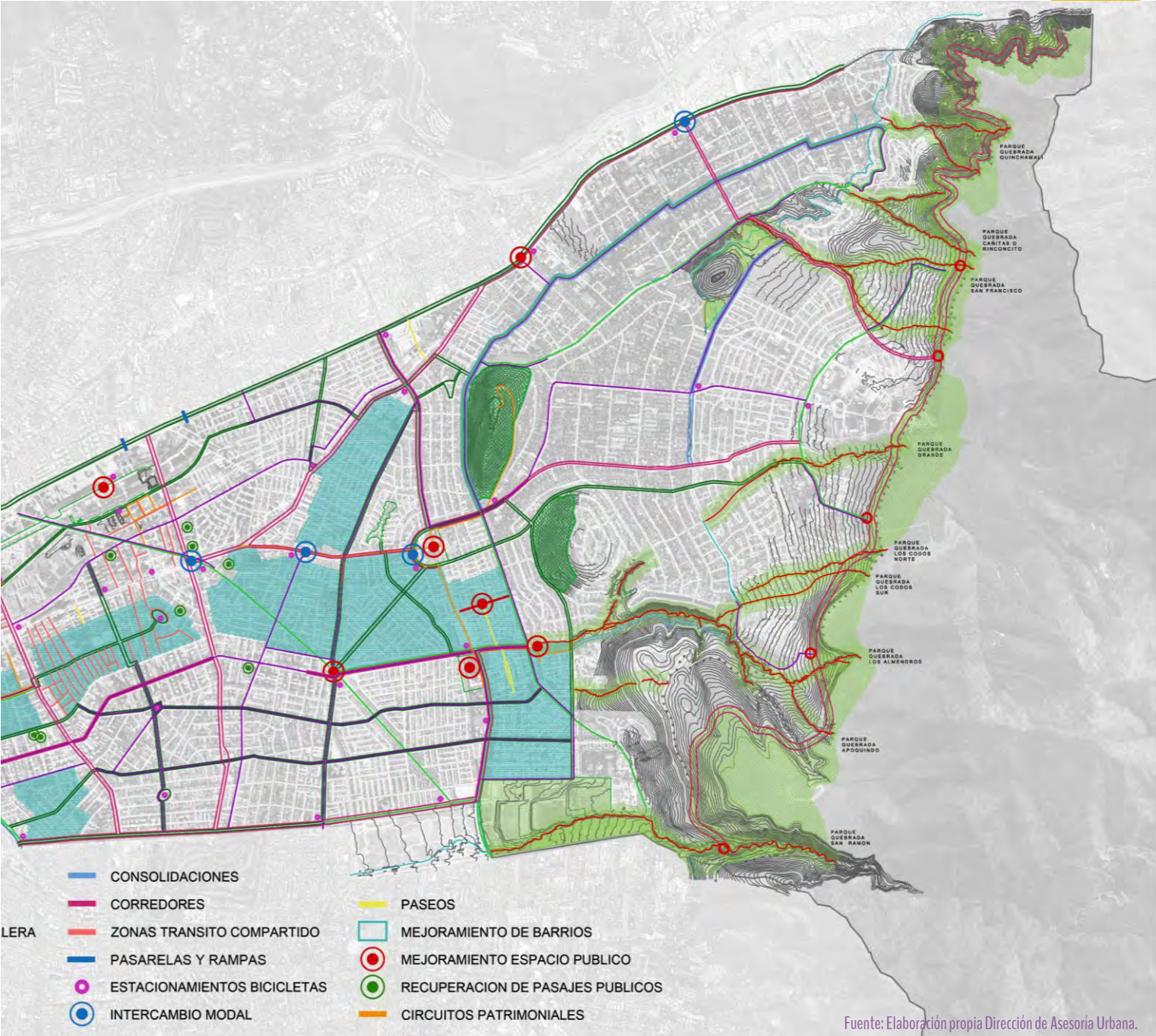


Figura N° 11
Imagen Objetivo Integral



04B.- Criterios de Selección de Proyectos

Como se indicara la propuesta original (que fuera incorporada al PLADECO vigente) ofrecía 119 estrategias, proyectos y/o acciones, que demanda una cuantía no menor de recursos financieros, razón por la cual, la priorización técnica ha considerado un Plan con sólo 57 de ellas, sin embargo, no se debe olvidar que la prelación definitiva acontecerá una vez llevado a efecto el proceso de participación ciudadana, por el Concejo Municipal previo a la aprobación de éste.

En consecuencia, los criterios de selección de las 56 estrategias, proyectos y/o acciones que comprenden este Plan, obedecen fundamentalmente a la significación y factibilidad de estas. Significación, comprendida en cuanto a la relevancia o trascendencia para la consecución de los objetivos; y, Factibilidad, percibida en tanto la viabilidad de materializarse en el horizonte de tiempo del Plan con los recursos humanos y financieros disponibles.

De tal modo, desde el punto de vista de la factibilidad, es importante dotar de continuidad a estrategias, proyectos y/o acciones ya iniciadas y en ejecución, que precisan finalizarse para que puedan adquirir la significación que se busca en materias de sostenibilidad urbana e integración y cohesión social. A modo de ejemplo, proyectos de ciclovías que une aquellos tramos discontinuos o que se empalman rutas intercomunales; los paseos y zonas de tránsito compartido que complementan las existentes y otorgan carácter a barrios residenciales; la consolidación de accesos al Parque Cordillera, utilizados hoy en día de manera informal; y, aquellos proyectos y acciones que se encuentran incorporados en el PRCLC y aún están inconclusas.

Existen también proyectos y/o acciones ya iniciadas, pero que por su significación deben finalizarse y/o mantenerse. A modo de ejemplo, las etapas que restan al proyecto del Parque Observatorio Cerro Calán o, el Parque Los Dominicos, que requirió una importante destinación de recursos financieros, para revalorizar la Zona Típica de la Iglesia de San Vicente Ferrer y su área comercial.

Además, también se incorporan estrategias, proyectos y/o acciones en zonas o sectores con deterioro o carenciados,

que precisan inversiones para la recuperación del capital físico inmobiliario existente, en los que aplican tanto los criterios de significación y factibilidad. En estos casos, se trata de estrategias, proyectos y/o acciones que buscan mejoras sustantivas en calidad de vida y, por tanto, implican resultados de progresos en cohesión y capital social.

Adicionalmente, a los dos criterios indicados, se buscó que las estrategias, proyectos y/o acciones, contribuyesen a más de una de las orientaciones de imagen objetivo, con el propósito de que la comunidad de Las Condes se sienta interpretada con ellos y vean la respuesta a sus anhelos mayoritarios.

También es conveniente mencionar que algunas de las estrategias, proyectos y/o acciones están asociadas a proyectos de infraestructura de ministerios o empresas públicas, las cuales se encuentran en fases iniciales de estudios o ejecución, por tanto, todas las derivadas de ellas se han pospuesto en el tiempo, con el propósito de evaluarlas adecuadamente en función de los resultados finales de ellas.

Bajo los criterios de selección expuestos, en el acápite siguiente se ofrece la propuesta de las 57 estrategias, proyectos y/o acciones que dan forma a este PIIMEP, las que como se ha indicado, se encuentran priorizadas desde una perspectiva netamente técnica y se somete a consideración de la comunidad y de la administración.

Considerando las 16 subcategorías detalladas previamente, que conforman las cinco orientaciones de imagen objetivo, las estrategias, proyectos y/o acciones se agrupan de la siguiente manera: parques naturales, pie andino y asociados a cerros islas y quebradas (6), accesos Parque Cordillera (2), avenidas parques (6), rutas verdes (4), ciclovías (9), zonas compartidas (4), rampas y pasarelas peatonales (2), consolidaciones (2), corredores (5), estacionamientos de bicicletas, intercambios modales (2), paseos y conjuntos de paseos (4), mejoramientos de barrios (2), mejoramiento de espacios públicos (3), recuperación de pasajes públicos (2), y rutas patrimoniales (3).

04C.- Propuesta PIIMEP Las Condes

La propuesta del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de Las Condes, que se compone de 57 estrategias, proyectos y/o acciones, se puede observar a continuación en la Figura N° 12.

Simbología Propuesta PIIMEP Las Condes

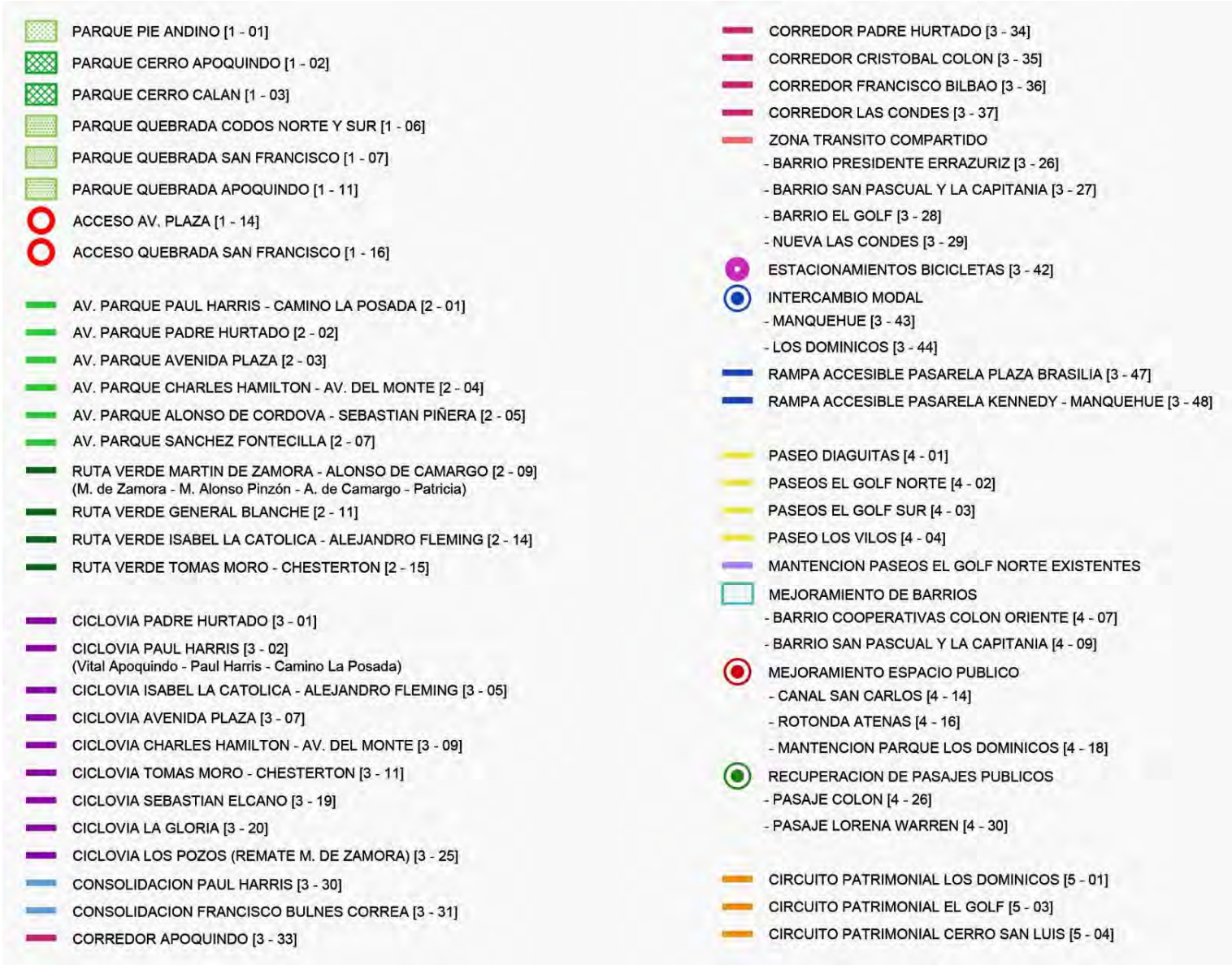
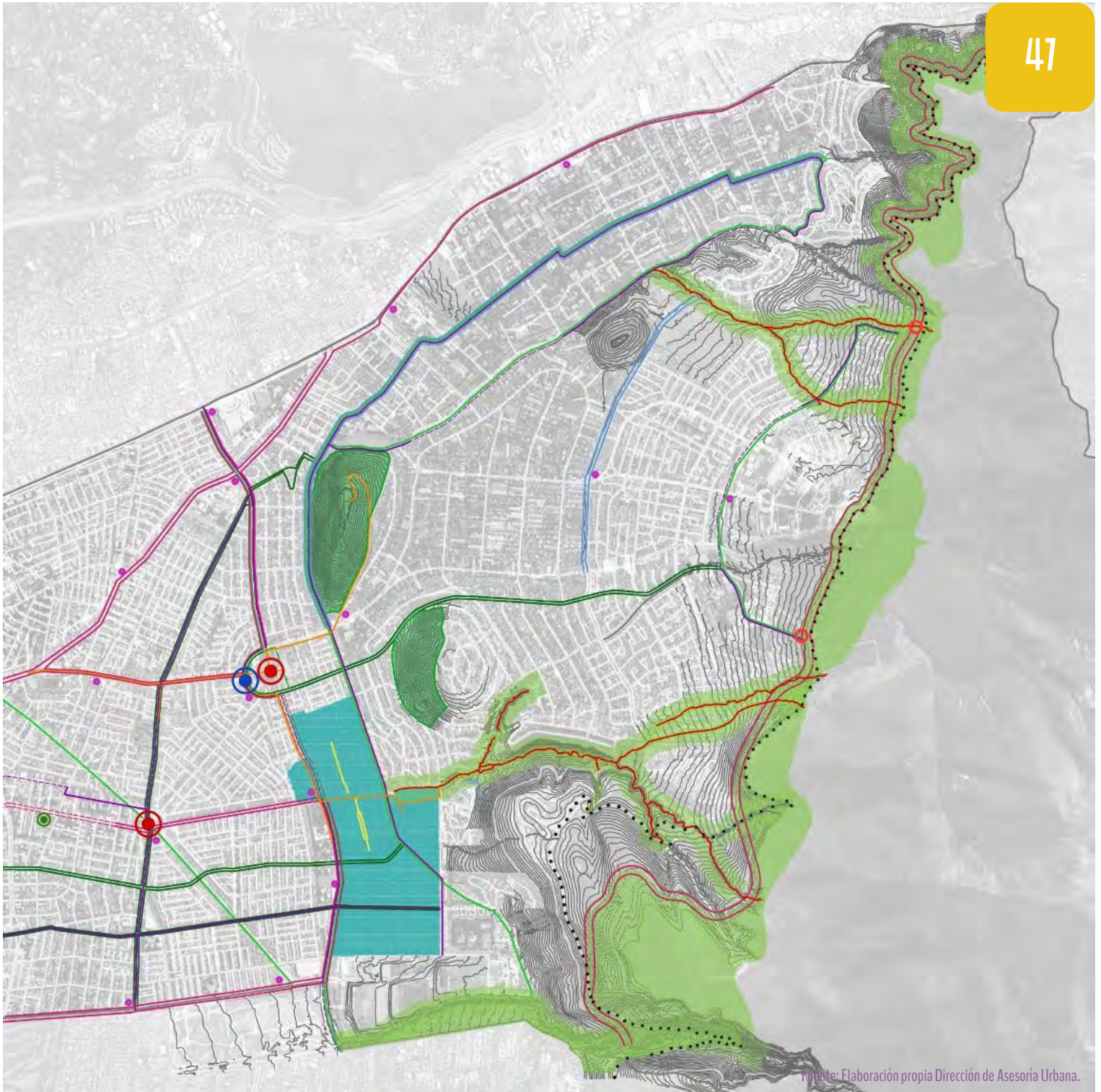




Figura N° 12
Propuesta PIIMEP Las Condes¹²



¹² Revisar Anexo PIIMEP Las Condes en formato grande para ver detalle códigos de proyectos.



I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO

I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO: PARQUE Y CORREDOR

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN / SUPERFICIE APROXIMADAS
1 - 01	Parque y Corredor Pie Andino	Parque y corredor lineal intercomunal, contiguo a la cota 1.000	- Parque lineal intercomunal contiguo a la cota 1.000 - 5 accesos al parque	- 12,16 km longitud - 468.628 m²

I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO: PARQUES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
1 - 02	Parque Apoquindo	Entre Vital Apoquindo / General Blanche / San Vicente Ferrer / Colina del Sur
1 - 03	Parque Cerro Calán	Entre Av. Paul Harris / Camino El Observatorio / Av. Charles Hamilton
1 - 06	Parque Quebrada Codos Norte y Sur	Referencia Parque Quebrada junto a Carlos Peña Otaegui y Av. San Carlos de Apoquindo
1 - 07	Parque Quebrada San Francisco	Referencia Parque Quebrada junto a Camino San Francisco de Asís
1 - 11	Parque Quebrada Apoquindo	Referencia junto Av. Francisco Bulnes Correa, San Ramón y Av. San Carlos de Apoquindo. Al lado del Parque Quebrada Los Almendros

I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO: ACCESOS PARQUE CORDILLERA

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
1 - 14	Acceso por Av. Plaza	Límite suroriente Av. Plaza
1 - 16	Acceso por Quebrada San Francisco	Límite nororiente Av. Plaza

II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE

II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE: AVENIDAS PARQUES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
2 - 01	Av. Parque Paul Harris	- 1er Tramo: Paul Harris desde límite comunal sur hasta calle Fray Jorge - 2do Tramo: Camino La Posada desde Fray Jorge hasta Rotonda Av. Del Monte	- 1er Tramo: 7,1 km - 2do Tramo: 2,22 km Total: 9,32 km
2 - 02	Av. Parque Padre Hurtado	- 1er Tramo: Av. Padre Hurtado Norte desde Camino El Alba hasta Av. Presidente Kennedy - 2do Tramo: Av. Padre Hurtado Sur desde límite sur hasta calle Patagonia	- 1er Tramo: 1,9 km - 2do Tramo: 2,81 km Total: 4,71 km
2 - 03	Av. Parque Avenida Plaza	Desde acceso Bosque Pie Andino hasta límite norte Av. Plaza (Parque Quebrada San Francisco)	3,1 km
2 - 04	Av. Parque Charles Hamilton - Av. Del Monte	- 1er Tramo: Charles Hamilton desde Av. Paul Harris hasta calle San José de la Sierra - 2do Tramo: San José de la Sierra desde Charles Hamilton hasta Av. Del Monte - 3er Tramo: Av. Del Monte desde San José de la Sierra hasta Rotonda Camino La Posada	- 1er Tramo: 1,94 km - 2do Tramo: 0,12 km - 3er Tramo: 0,68 km Total: 4,76 km

II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE: AVENIDAS PARQUES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
2 - 05	Av. Parque Alonso de Córdova – Sebastián Piñera	- 1er Tramo: Av. Alonso de Córdova desde límite comunal norte Av. Kennedy hasta Rotonda Atenas - Rotonda Atenas: contorno y centro de rotonda vehicular - 2do Tramo: Av. Sebastián Piñera desde Rotonda Atenas hasta Av. Francisco Bilbao - 3er Tramo: Av. Francisco Bilbao desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Av. Tomás Moro	- 1er Tramo: 3,25 km - Rotonda Atenas: 0,27 km - 2do Tramo: 1,55 km - 3er Tramo: 1,41 km Total: 6,48 km
2 - 07	Av. Parque Sánchez Fontecilla	- 1er Tramo: Av. Tajamar desde Av. Vitacura hasta Av. El Bosque - 2do Tramo: Mariano Sánchez Fontecilla desde Av. El Bosque hasta Av. Francisco de Bilbao	- 1er Tramo: 0,83 km - 2do Tramo: 1,94 km Total: 2,77 km

II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE: RUTAS VERDES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA
2 - 09	Ruta Verde Martín de Zamora - Alonso de Camargo	- 1er Tramo: Calle Martín Alonso Pinzón desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Sebastián Elcano - 2do Tramo: Calle Alonso de Camargo desde Av. Sebastián Elcano hasta Av. Padre Hurtado Sur - 3er Tramo: Calle Patricia desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 2,12 km - 2do Tramo: 3,16 km - 3er Tramo: 0,52 km Total: 5,8 km
2 - 11	Ruta Verde General Blanche	Por Camino El Alba, desde Padre Hurtado Norte, bordeando el Parque Los Dominicos, pasando por Patagonia y empalmando con General Blanche, hasta Av. Plaza	4,3 km
2 - 14	Ruta Verde Isabel La Católica - Alexander Fleming	- 1er Tramo: Av. Isabel La Católica desde calle Mariano Sánchez Fontecilla hasta división en Av. Alexander Fleming - 2do Tramo: Av. Alexander Fleming desde Av. Isabel La Católica hasta Calle Vital Apoquindo	- 1er Tramo: 2,45 km - 2do Tramo: 2,94 km Total: 5,39 km
2 - 15	Ruta Verde Tomás Moro - Chesterton	- 1er Tramo: Av. Tomás Moro desde límite comunal sur hasta Rotonda Atenas - 2do Tramo: Av. Tomás Moro desde Rotonda Atenas hasta Av. Apoquindo - 3er Tramo: Av. Chesterton desde Av. Apoquindo hasta Av. Padre Hurtado Norte - 4to Tramo: Calle Dunkerque desde Av. Padre Hurtado Norte, hasta Calle Cardenal Newman con Abadía (incluye contorno de plaza)	- 1er Tramo: 1,33 km - 2do Tramo: 1,01 km - 3er Tramo: 1,68 km - 4to Tramo: 0,89 km Total: 4,91 km



III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CICLOVÍAS

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3 - 01	Ciclovia Padre Hurtado	- Tramo Norte: Desde Caletera de Av. Kennedy hasta empalme Norte con Parque Los Dominicos - Tramo Sur: Desde límite comunal Av. Francisco Bilbao hasta empalme fin ciclovia existente en Av. Cristóbal Colón	- Ciclovia proyectada como parte de Corredor Av. Padre Hurtado - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Nueva Bilbao, (2) Av. A. Flemming, (3) Alonso de Camargo, (4) Av. Cristóbal Colón, (5) Camino el Alba, (6) Av. Chesterton y (7) Calle Las Verbenas	- 1,42 km (Padre Hurtado Norte) - 2,26 km (Padre Hurtado Sur) - Total: 3,67 km
3 - 02	Ciclovia Paul Harris	- 1er Tramo: Calle Vital Apoquindo desde Nueva Bilbao Hasta Paul Harris - 2do Tramo: Calle Paul Harris desde Vital Apoquindo hasta Camino la Posada - 3er Tramo: Camino La Posada desde Paul Harris hasta rotonda con Av. Del Monte	- Ciclovia proyectada a lo largo de Av. Paul Harris, como parte del proyecto de consolidación del eje - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Nueva Bilbao, (2) Av. A. Flemming, (3) Calle Patricia, (4) Av. Cristóbal Colón, (5) Camino el Alba, (6) Calle Charles Hamilton, (7) Estoril y (8) Av. Del Monte	- 1er Tramo: 0,57 km - 2do Tramo: 5,88 km a través de Av. Paul Harris - 3er Tramo: 2,21 km hasta rotonda - Total: 8,66 km
3 - 05	Ciclovia Isabel La Católica - Alexander Fleming	- 1er Tramo: Calle Isabel La Católica hasta desvío en Calle Alexander Flemming - 2do Tramo: Por Calle Alexander Flemming desde Isabel La Católica hasta Calle Vital Apoquindo	- Ciclovia proyectada como continuación de circuito existente en calle Isabel La Católica - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Av. Américo Vespucio, (2) Calle José de Moraleta, (3) Sebastián Elcano, (4) Av. Manquehue sur, (5) Av. Tomas Moro, (6) Av. Padre Hurtado Sur y (7) Av. Paul Harris	- 1er Tramo: 1,52 km - 2do Tramo: 2,95 km - Total: 4,47 km
3 - 07	Ciclovia Avenida Plaza	- 1er Tramo: Desde acceso Pie Andino por Quebrada Los Codos Norte hasta empalme tramo existente en Av. General Blanche - 2do Tramo: Desde fin tramo existente en San Francisco de Asis hasta acceso a Pie Andino por Quebrada San Francisco	- Ciclovia proyectada para completar tramo existente en Av. Plaza, en sentido de la cota de pendiente - Genera un circuito circular al unir ambos accesos por Quebradas San Francisco y Los Codos Norte a Paseo Pie Andino	- 1er Tramo: 0,9 km - 2do Tramo: 1,1 km - Total: 2 km
3 - 09	Ciclovia Charles Hamilton - Av. Del Monte	- 1er Tramo: Calle Charles Hamilton desde Av. Paul Harris hasta empalme tramo existente que comienza en Fray Padre Subercaseaux - 2do Tramo: desde San Damián, donde finaliza el primer tramo existente, hasta empalme segundo tramo existente, que comienza en Camino San Antonio - 3er Tramo: Av. Del Monte desde rotonda San José de la Sierra hasta unión con ciclovia proyectada por Camino La Posada	- Continuación de ciclovia existente en calle Charles Hamilton - Conexión con ciclovia proyectada en Camino La posada a través de la rotonda	- 1er Tramo: 0,65 km - 2do Tramo: 1,4 km - 3er Tramo: 0,8 km - Total: 2,85 km
3 - 11	Ciclovia Tomás Moro - Chesterton	- 1er Tramo: Calle Tomás Moro Desde límite comunal sur Hasta Rótunda Atenas - Rótunda Atenas: Ambas direcciones, perimetral a la rotonda - 2do Tramo: Calle Tomás Moro desde Rótunda Atenas hasta Av. Chesterton - 3er Tramo: Av. Chesterton desde Apoquindo hasta Av. Padre Hurtado	- Ciclovia proyectada en eje Norte-Sur comunal - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Av. A. Flemming, (2) Alonso de Camargo, (3) Av. Cristóbal Colón, (4) Calle Choapa, y (5) Av. Padre Hurtado Norte	- 1er Tramo: 1,43 km - Rótunda Atenas: 0.18 km - 2do Tramo: 1,03 km - 3er Tramo: 1,58 km - Total: 4,22 km

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CICLOVÍAS				
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3 – 19	Ciclovia Sebastián Elcano	Por Av. Sebastián Elcano desde Av. Francisco Bilbao hasta Calle Martín de Zamora	- Ciclovia de conexión entre circuitos propuestos - Conexiones con circuitos actuales y propuestos en (1) Calle Latadía, (2) Av. Isabel La Católica, (3) José de Moraleda, (4) Calle Martín Alonso Pinzón y (5) Av. Cristóbal Colón	1,65 km
3 - 20	Ciclovia La Gloria	Remate Ciclovia Calle Rosa O'Higgins por calle La Gloria, entre Av. Apoquindo y Los Militares	Remate de Ciclovia existente, para conexión con propuesta de circuito Calle Los Militares	0,34 km
3 - 25	Ciclovia Los Pozos (remate de Martín de Zamora)	Por Calle Los Pozos desde Av. Hernando de Magallanes hasta cruce con Av. Tomás Moro	- Ciclovia de remate de circuito existente calle Martín de Zamora - Conexiones con circuitos propuestos en (1) Hernando de Magallanes, (2) Av. Sebastián Piñera y (3) Av. Tomás Moro	0,7 km
III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ZONAS DE TRÁNSITO COMPARTIDO				
CODIGO Y NOMBRE ZTC	NOMBRE CALLES ZTC	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA	
3 – 26 ZONA TRÁNSITO COMPARTIDO BARRIO PRESIDENTE ERRÁZURIZ	Calle Unamuno	Desde Av. Presidente Errázuriz hasta Calle San Gabriel	0,37 km	Total: 3,72 km
	Calle Marné	Desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Calle San Crescente	0,19 km	
	Calle Baztan	Desde Mariano Sánchez Fontecilla hasta Calle Galicia	0,26 km	
	Calle Galicia	Desde San Gabriel hasta Av. Presidente Errázuriz	0,24 km	
	Calle Hundaya	- 1er Tramo: Desde San Gabriel hasta Av. Presidente Errazuriz - 2do Tramo: Desde Presidente Errazuriz hasta Av. Apoquindo	- 1er Tramo: 0,19 km - 2do Tramo: 0,53 km Total: 0,72 km	
	Calle Navarra	Desde San Gabriel hasta Calle Alcántara	0,2 km	
	Calle León	Desde San Gabriel hasta Calle Alcántara	0,42 km	
	Calle Toledo	Desde Calle Navarral hasta Calle Martín de Zamora	0,22 km	
	Calle Oviedo	Desde Calle Navarral hasta Calle León	0,12 km	
	Calle Enrique Foster Sur	Desde Presidente Errázuriz hasta Calle Napoleón	0,44 km	
	Av. Gertrudis Echeñique	Desde Presidente Errázuriz hasta Av. Apoquindo	0,54 km	
	Calle Albacete	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Félix de Amesti	0,21 km	Total: 7,81 km
3 – 27 ZONA TRÁNSITO COMPARTIDO BARRIO SAN PASCUAL Y LA CAPITANÍA	Calle Cuenca	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Félix de Amesti	0,21 km	
	Calle Soria	Desde Calle Albacete hasta Calle Martín de Zamora	0,32 km	
	Calle Las Pataguas	Desde Calle Soria hasta Calle Félix de Amesti	0,14 km	
	Calle Cruz del Sur	- 1er Tramo: Desde Calle Cuenca hasta Calle Del Inca - 2do Tramo: Desde Calle Del Inca hasta Av. Apoquindo	- 1er Tramo: 0,25 km - 2do Tramo: 0,45 km Total: 0,7 km	
	Calle Félix de Amesti	Desde Calle Martín de Zamora hasta Av. Apoquindo	0,83 km	

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ZONAS DE TRÁNSITO COMPARTIDO				
CODIGO Y NOMBRE ZTC	NOMBRE CALLES ZTC	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA	
3 – 27 ZONA TRÁNSITO COMPARTIDO BARRIO SAN PASCUAL Y LA CAPITANÍA	Calle La Serena	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,32 km	Total: 7,81 km
	Calle Evaristo Lillo	Desde Calle Del Inca hasta Av. Apoquindo	0,46 km	
	Calle Algeciras	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,29 km	
	Calle San Pascual	Desde Av. Apoquindo hasta Martín de Zamora	0,73 km	
	Calle Nibaldo Correa	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,24 km	
	Calle Rafael Gumucio	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,23 km	
	Calle Antonia Salas	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,23 km	
	Calle Pablo El Veronés	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,23 km	
	Calle Teniers	Desde Calle Pablo El Veronés hasta Calle El Tintoretto	0,09 km	
	Calle José de Rivera	Desde Calle Del Inca hasta Calle Teniers	0,16 km	
	Calle El Tintoretto	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,22 km	
	Calle Sebastián Elcano	Desde Calle Martín de Zamora hasta Calle Del Inca	0,22 km	
	Calle Luis Zegers	Desde Av. Apoquindo hasta Martín de Zamora	0,69 km	
	Calle La Reconquista	Desde Calle Del Inca hasta Martín de Zamora	0,25 km	
	Calle El Director	Desde Calle La Reconquista hasta Calle La Capitanía	0,22 km	
	Calle La Capitanía	- 1er Tramo: Desde Calle Martín de Zamora hasta Calle El Director - 2do Tramo: Desde Rotonda Calle Del Inca hasta Av. Apoquindo	- 1er Tramo: 0,17 km - 2do Tramo: 0,3 km Total: 0,47 km	
	Rotonda La Capitanía / Del Inca	Contorno rotonda entre Calle La Capitanía y Calle Del Inca	0,35 km	
3 – 28 ZONA TRÁNSITO COMPARTIDO BARRIO EL GOLF	Calle Nuestra Señora de los Ángeles	Desde Av. El Golf hasta Av. El Golf	0,38 km	Total: 3,04 km
	Calle Bernardita	Desde Ntra. Sra. De los Ángeles hasta Calle Alsacia	0,07 km	
	Calle San Francisco de Asís	Desde Ntra. Sra. De los Ángeles hasta Av. Presidente Riesco	0,13 km	
	Calle Alsacia	Desde Av. Apoquindo hasta Calle San Francisco de Asís	0,42 km	
	Calle Las Torcazas	Desde Av. Apoquindo hasta Av. Presidente Riesco	0,5 km	
	Calle Jean Mermoz	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Las Torcazas	0,18 km	
	Calle Hamlet	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Las Torcazas	0,27 km	
	Calle El Dante	Desde Av. Presidente Riesco hasta Av. Américo Vespucio	0,3 km	
	Calle La Gioconda	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Golda Meir	0,2 km	
	Calle El Trovador	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Golda Meir	0,2 km	
	Calle Los Militares	Desde Av. Américo Vespucio hasta Calle Golda Meir	0,21 km	
	Golda Meir	Desde Calle La Gioconda hasta Av. Américo Vespucio	0,18 km	

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ZONAS DE TRÁNSITO COMPARTIDO

CÓDIGO Y NOMBRE ZTC	NOMBRE CALLES ZTC	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA	
3 – 29 ZONA TRÁNSITO COMPARTIDO NUEVA LAS CONDES	Calle Pío XI	- 1er Tramo: Desde Los Militares hasta Av. Alonso de Córdova - 2do Tramo: Desde Alonso de Córdova hasta Av. Presidente Riesco	- 1er Tramo: 0,24 km - 2do Tramo: 0,09 km Total: 0,35 km	Total: 2,76 km
	Calle Warren Smith	Desde Los Militares hasta Av. Apoquindo	0,34 km	
	Calle Flor de Azucena	Desde Los Militares hasta Av. Apoquindo	0,36 km	
	Calle Badajoz	Desde Av. Alonso de Córdova hasta Av. Apoquindo	0,34 km	
	Calle Carlos Martel	Desde Calle Badajoz hasta Calle Rosario Norte	0,11 km	
	Calle Cerro El Plomo	Desde Alonso de Córdova hasta Av. Manquehue Norte	0,62 km	
	Calle Urano	Desde Calle Cerro El Plomo hasta Av. Presidente Riesco	0,16 km	
	Calle Balmoral	Desde Alonso de Córdova hasta Calle Los Militares	0,24 km	
	Calle O'Connel	Desde Alonso de Córdova hasta Av. Apoquindo	0,24 km	

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CONSOLIDACIONES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3 - 30	Consolidación Paul Harris	- 1er Tramo: Av. Paul Harris desde Camino El Alba hasta Fray Jorge - 2do Tramo: Camino La Posada desde Fray Jorge hasta Fernández Concha - 3er Tramo: Fernández Concha, conexión quiebre La Posada - 4to Tramo: La Posada desde Fernández Concha hasta rotonda de Del Monte	Consolidación y unificación de eje Paul Harris, apertura y habilitación de calles para generar un mismo perfil	- 1er Tramo: 3,75 km - 2do Tramo: 1,44 km - 3er Tramo: 0,08 km - 4to Tramo: 0,68 km Total: 5,95 km
3 - 31	Consolidación Francisco Bulnes Correa	Calle Francisco Bulnes Correa desde Camino El Alba hasta Camino San Francisco de Asís	Consolidación y unificación de eje Francisco Bulnes Correa, entre corredores proyectados	2,38 km

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CORREDORES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3 - 33	Corredor Apoquindo	Av. Apoquindo desde Calle Manquehue hasta el Parque Los Dominicos	Unificación de imagen de Calle Av. Apoquindo como remate del eje más importante de la ciudad	2,06 km

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: CORREDORES				
CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	DESCRIPCIÓN	EXTENSIÓN APROXIMADA
3 - 34	Corredor Padre Hurtado	- 1er Tramo: Av. Padre Hurtado Sur desde límite comunal sur hasta intersección con Av. Cristóbal Colón, en empalme con tramo existente	Unificación de imagen de calle Av. Padre Hurtado en tramos Norte y Sur	- 1er Tramo: 1,43 km
		- 2do Tramo: Al frente del Parque Los Dominicos por calles Patagonia y Camino El Alba para conectar Padre Hurtado Sur y Padre Hurtado Norte		- 2do Tramo: 0,65 km
		- 3er Tramo: Av. Padre Hurtado Norte desde Camino El Alba hasta límite comunal norte Av. Presidente Kennedy		- 3er Tramo: 1,95 km
				Total: 4,03 km
3 - 35	Corredor Cristóbal Colón	- 1er Tramo: Desde el límite comunal poniente en Av. Tobalaba hasta intersección Av. Manquehue	Unificación de imagen de Av. Cristóbal Colón con el fin de generar un mismo perfil de calle a lo largo del eje	- 1er Tramo: 1,6 km
		- 2do Tramo: Desde calle Robinson Crusoe, en empalme con tratamiento de corredor ejecutado, hasta Av. Paul Harris		- 2do Tramo: 2,1 km Total: 3,7 km
3 - 36	Corredor Francisco Bilbao	Av. Francisco Bilbao desde el límite comunal poniente en Av. Tobalaba hasta Av. Padre Hurtado Sur	Unificación de imagen de Av. Francisco Bilbao, límite comunal sur	4,27 km
3 - 37	Corredor Las Condes	- 1er Tramo: Av. Las Condes desde bifurcación Av. Apoquindo hasta el límite comunal Norte Av. Presidente Kennedy	Unificación de imagen de Av. Las Condes, desde su bifurcación con Av. Apoquindo hasta acompañar el límite norte comunal	- 1er Tramo: 3,74 km
		- 2do Tramo: Av. Las Condes, acompañamiento del borde comunal norte paralelo a Av. Presidente Kennedy hasta Av. Quinchamalí		- 2do Tramo: 3,55 km Total: 7,29 km

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS		
CÓDIGO	NUMERACIÓN	UBICACIÓN
3 - 42	1	Andrés Bello / Isidora Goyenechea
	2	Andrés Bello / Av. Vitacura
	3	Isidora Goyenechea / Carmencita
	4	Isidora Goyenechea / Av. El Golf
	5	San Sebastián / Encomenderos
	6	Av. Apoquindo / San Crescente
	7	Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Presidente Errazuriz
	8	Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Cristóbal Colón
	9	Mariano Sánchez Fontecilla / Av. Francisco Bilbao
	10	Av. Apoquindo / Alcántara
	11	Av. Apoquindo / Av. Américo Vespucio
	12	Av. Apoquindo / La Gloria
	13	Av. Apoquindo / Rosario Norte
	14	Calle La Capitania / Del Inca

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS

CÓDIGO	NUMERACIÓN	UBICACIÓN
3 – 42	15	Av. Américo Vespucio / Av. Presidente Riesco
	16	Av. Sebastián Elcano / Martín Alonso Pinzón / Alonso de Camargo
	17	Av. Sebastián Elcano / Calle Latadía
	18	Av. Apoquindo / Av. Sebastián Piñera
	19	Av. Francisco Bilbao / Av. Tomás Moro
	20	Av. Francisco Bilbao / Av. Sebastián Piñera
	21	Av. Sebastián Piñera / Av. Cristóbal Colón
	22	Av. Padre Hurtado Sur / Alonso de Camargo
	23	Av. Padre Hurtado Sur / Av. Cristóbal Colón
	24	Calle Patagonia / Av. Los Dominicos
	25	Av. Apoquindo / Av. Hernando de Magallanes
	26	Av. Las Condes / Av. Las Tranqueras
	27	Av. Las Condes / Av. Padre Hurtado Norte
	28	Av. Padre Hurtado Norte / Av. Presidente Kennedy
	29	Camino El Alba / Camino El Observatorio
	30	Av. Francisco Bulnes Correa / Camino Las Flores
	31	Camino Las Flores / Av. Plaza
	32	Av. Las Condes / Estoril
	33	Av. Las Condes / San Francisco de Asís

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: INTERCAMBIOS MODALES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	DESCRIPCIÓN
3 - 43	Intercambio Modal Manquehue	Estación de Metro Manquehue – Línea 1
3 - 44	Intercambio Modal Los Dominicos	Estación de Metro Los Dominicos – Línea 1

III. - RED DE MOVILIDAD INTEGRADA: PASARELAS Y RAMPAS PEATONALES

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	DESCRIPCIÓN
3 - 47	Rampa Accesible Pasarela Plaza Brasilia	Rampa accesible para pasarela existente en Plaza Brasilia. La pasarela une la comuna de Vitacura con Las Condes en su límite por Av. Kennedy. El lado de Vitacura tiene construida una rampa accesible.
3 - 48	Rampa Accesible Pasarela Kennedy – Manquehue	Rampa accesible para pasarela existente en Av. Kennedy altura Av. Manquehue (Colegio San Pedro Nolasco). La pasarela une la comuna de Vitacura con Las Condes.

IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS

IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: PASEOS

CÓDIGO / NOMBRE	NOMBRE CALLES	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA	
4 - 01	Paseo Diaguítas	Desde Cristóbal Colón hasta Calle Río Guadiana	0,41 km	
4 - 02 PASEO EL GOLF NORTE	Don Carlos	Desde Av. El Bosque Norte hasta Augusto Leguía Norte	0,27 km	Total: 1,34 km
	Carmencita	Desde Isidora Goyenechea hasta Av. Apoquindo	0,29 km	
	Augusto Leguía Norte	Desde Isidora Goyenechea hasta Av. Apoquindo	0,27 km	
	Reyes Lavalle	Desde Augusto Leguía Norte hasta Enrique Foster Norte	0,31 km	
	Magdalena	Desde Isidora Goyenechea hasta Av. Apoquindo	0,2 km	
4 - 03 PASEO EL GOLF SUR	Callao	Desde Av. El Bosque Central hasta Av. Gertrudis Echeñique	0,78 km	Total: 2,06 km
	Av. El Bosque Central	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,22 km	
	Vecinal	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,22 km	
	Augusto Leguía Sur	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,22 km	
	San Crescente	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,21 km	
	Enrique Foster Sur	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,20 km	
	Hendaya	Desde Av. Apoquindo hasta Calle Callao	0,21 km	
4 - 04	Paseo Los Vilos	Desde Calle Paloma hasta Av. Cristóbal Colón	0,42 km	

IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: MEJORAMIENTO DE BARRIOS

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	TRAMO	SUPERFICIE APROXIMADA
4 - 07	Barrio Cooperativas Colón Oriente	- 1er Sector: Av. Cristóbal Colón / Av. Paul Harris / Almirante Soublotte / Pilay / Av. Padre Hurtado Sur / Calle Río Molina / Talaveras de la Reina - 2do Sector: Nueva Bilbao / Vital Apoquindo / Av. Cristóbal Colón / Av. Padre Hurtado Sur	- 1er Sector: 0,4 km ² - 2do Sector: 0,97 km ² Total: 1,37 km ²
4 - 09	Barrio San Pascual y La Capitanía	Calle Martín de Zamora / Las Malvas / La Nevería / Cruz del Sur / Albacete / Soria	0,78 km ²

IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
4 - 14	Canal San Carlos	Límite comunal poniente. Asociado a la Avenida Parque Sánchez Fontecilla
4 - 16	Rotonda Atenas	Rotonda Atenas
4 - 18	Parque Los Dominicos	Intersección Av. Apoquindo con Av. General Blanche

IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS: RECUPERACIÓN DE PASAJES PÚBLICOS

CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	UBICACIÓN
4 - 26	Pasaje Colón	Pasaje vereda Sur entre Calle Bello Horizonte y Calle Hernando de Magallanes
4 - 30	Pasaje Lorena Warren	En Calle Los Militares entre Calle Warren Smith y Flor de Azucena

V.- IDENTIDAD Y MEMORIA

V.- IDENTIDAD Y MEMORIA: CIRCUITOS PATRIMONIALES (CP)

CODIGO Y NOMBRE CP	NOMBRE CALLES CP	TRAMO	EXTENSIÓN APROXIMADA	
5 - 01 CIRCUITO PATRIMONIAL LOS DOMINICOS	Av. Apoquindo	Desde separación con Av. Las Condes hasta Parque Los Dominicos	1,93 km	Total: 1,05 km
	Av. Tomás Moro	Desde Volcán Llaima hasta Av. Apoquindo	0,27 km	
	Calle Patagonia	Desde Av. Apoquindo hasta Av. Padre hurtado Sur	0,33 km	
	Av. Padre Hurtado Sur	Desde Calle Patagonia hasta Calle Cuyampa	1,21 km	
	Av. Cristóbal Colón	- 1er Tramo: Av. Cristóbal Colón, desde Av. Padre Hurtado Sur hasta Calle La Escuela - 2do Tramo: Calle La escuela desde Av. Cristóbal Colón hasta Consultorio Aníbal Ariztía	- 1er Tramo: 0,5 km - 2do Tramo: 0,18 km Total: 0,7 km	
	Calle La Quebrada	Desde Av. Cristóbal Colón hasta Vital Apoquindo	0,31 km	
	Vital Apoquindo	Desde Calle La Quebrada hasta Los Baños de Apoquindo	0,07 km	
	Camino El Alba	Desde Camino Padre Hurtado Norte - Parque Los Dominicos hasta Camino El Observatorio	0,67 km	
	Camino El Observatorio	Desde Camino El Alba hasta Observatorio U. de Chile	1,56 km	
5 - 03 CIRCUITO PATRIMONIAL EL GOLF	Av. Presidente Errazuriz	Desde Calle San Crescente hasta Av. Américo Vespucio	1,03 km	Total: 3,03 km
	Av. El Golf - Gertrudis Echeñique	- 1er Tramo: Calle Gertrudis Echeñique. Desde Av. Presidente Errazuriz hasta Av. Apoquindo - 2do Tramo: Av. El Golf. Desde Av. Apoquindo hasta Av. Presidente Riesco	- 1er Tramo: 0,52 km - 2do Tramo: 0,41 km Total: 0,93 km	
	Calle Asturias	Desde Av. Presidente Errazuriz hasta Inmueble de Conservación Histórica	0,37 km	
	Av. Presidente Riesco	Desde Av. El Golf hasta Av. Américo Vespucio	0,7 km	
5 - 04 CIRCUITO PATRIMONIAL CERRO SAN LUIS	Calle Rosario Orrego	Desde Av. Presidente Riesco hasta Calle El Quisco	0,07 km	Total: 1,38 km
	Calle El Quisco	Desde Calle Rosario Orrego hasta Calle Cristal de Abelli / Calle Las Penas	0,28 km	
	Calle Cristal de Abelli	Desde Calle El Quisco / Calle Las Penas hasta Av. Presidente Riesco	0,42 km	
	Calle Las Penas	Desde Calle El Quisco / Calle Cristal de Abelli hasta el fin de tramo en el Cerro San Luis	0,23 km	
	Av. Presidente Riesco	Desde Rosario Orrego hasta Av. El Golf	0,38 km	

04D.- Alternativas de Desarrollo

Con el propósito de ejemplificar las propuestas y el enfoque del PIIMEP de Las Condes, a continuación, se ofrecen algunos proyectos seleccionados en cada categoría de intervención.

I.- PAISAJE NATURAL PRECORDILLERANO

parque pie andino [código: 1-01]

Es un parque cuyo desarrollo va contiguo a la cota 1.000 m.s.n.m. Se constituye como un área verde intercomunal, que se extiende al norte y sur por todas las comunas con piedemonte, y que aúna en un mismo paseo los distintos accesos a la montaña, consolidándolos y sirviendo de umbral entre la ciudad y la cordillera. El paseo acompañará la extensión de la nueva Avenida Parque Pie Andino, cuyo trazado definitivo aún está en estudio.

Se propone la generación de un parque natural lineal por medio de intervenciones menores, que no alteren profusamente la

naturaleza y el carácter del lugar. Con esto se consolidará un paseo en el borde de la montaña que integre las áreas verdes existentes de la ruta con nuevas propuestas. Se trabajará en el lugar con elementos principalmente de origen natural, presentes en el paisaje precordillerano, como la piedra y la madera. Por otro lado, se propone su reforestación con especies nativas del sector para consolidar el parque natural.

El sendero conecta los puntos relevantes de la ruta, tanto en términos paisajísticos como prácticos, al enlazar el acceso oficial a los Parques Cordillera con algunos informales. Su extensión se complementa con zonas de observación, estancia, información y control para desarrollar una actividad segura y satisfactoria.

Figura N° 13

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





Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Categoría: ACCESOS PARQUE CORDILLERA

La propuesta es formalizar dos accesos al área del Parque Cordillera de la comuna. Uno de carácter informal y otro de carácter oficial. En específico, se propone edificar dos puntos de control de acceso con servicios para los visitantes. Estos ingresos se ubican a ambos extremos de Av. Plaza, que para la presente imagen objetivo se postula como ciclovía y avenida parque. Junto a esta operación, se propone la ya mencionada estructuración del Paseo y Parque Pie Andino, lo que permitiría

generar un circuito natural y de movilidad, que conecta la trama urbana con la zona precordillerana.

El acceso existente informal se ubica en el remate norte de Av. Plaza, a la altura del futuro Parque Quebrada Los Codos Norte [1-13]. El oficial corresponde al remate sur de Av. Plaza, a la altura del futuro Parque Quebrada San Francisco [1-15], por el cual se ingresa al Parque Natural La Plaza Sur, inaugurado el año 2019.

acceso por avenida plaza sur [código: 1-15]

Se propone generar un punto de control de acceso al Parque Natural La Plaza Sur, provisto de servicios para los vecinos y visitantes del sector. Actualmente el ingreso cuenta solo con señalética. El Parque es administrado por la Asociación Parque Cordillera y corresponde a 12 hectáreas de la Universidad de Los Andes. Se postula como un espacio natural de protección de flora y fauna, que genera un acceso



Figura N° 15
Acceso Parque Cordillera Avenida Plaza Sur

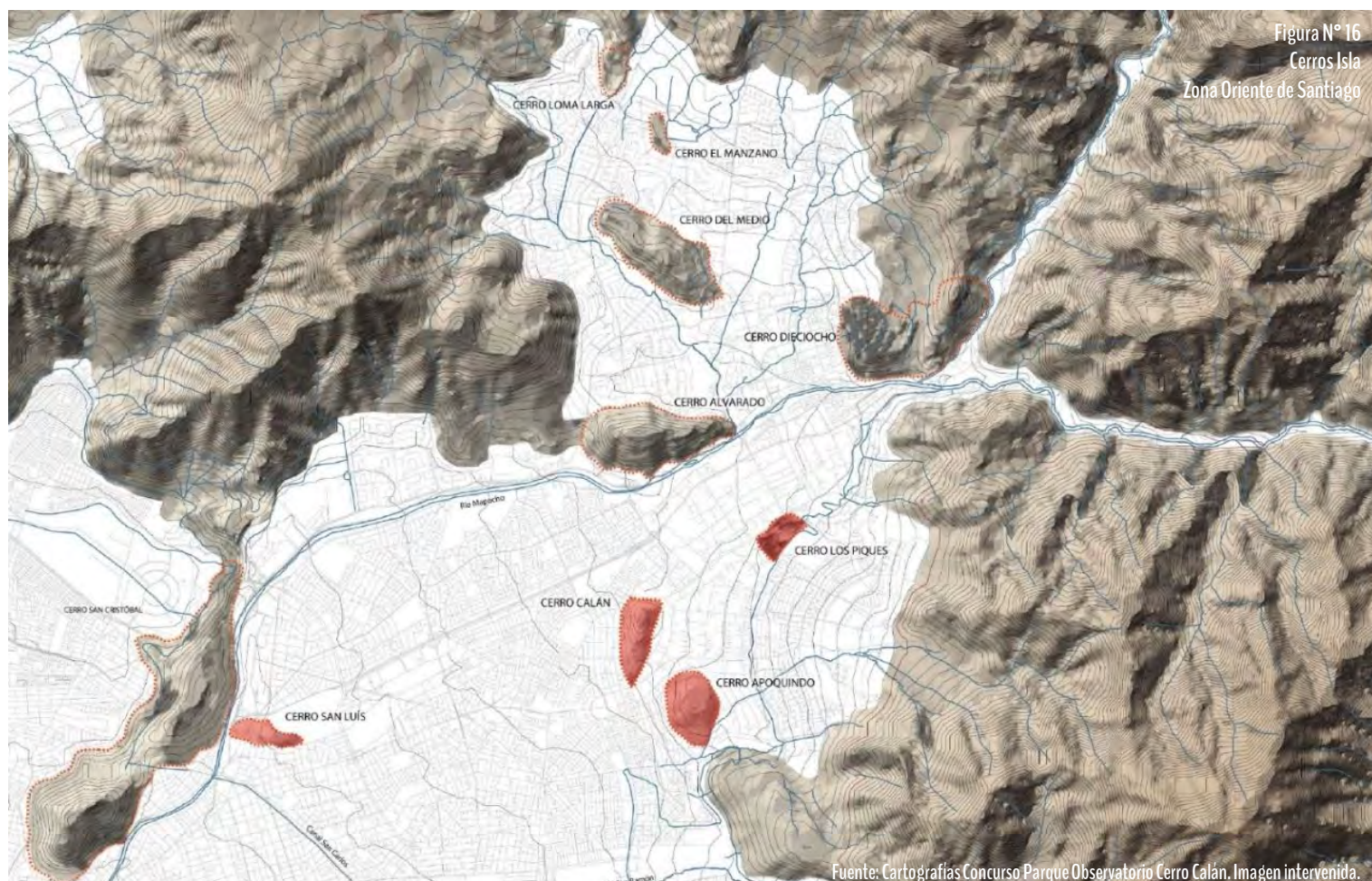
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

formal y controlado a la cordillera, donde se pueden realizar actividades deportivas, educativas, culturales y recreativas. Desde dicho Parque hay conexiones existentes con los senderos del Parque Nacional Aguas de Ramón y San Carlos de Apoquindo.

Categoría: PARQUES CERROS ISLA

Como se puede observar en la Figura N° 16, cuatro de los diez cerros isla presentes en la zona oriente de Santiago se emplazan en el territorio comunal. Se ha seleccionado el Cerro Calán dentro de los proyectos priorizados. Esto debido a que ya existe un proyecto para el cerro, y el presente PIIMEP puede aportar en su proceso de ejecución.

Cabe mencionar que existe un anteproyecto para realizar un parque urbano en el Cerro Apoquindo igualmente. Por otro lado, existe interés privado de la Fundación Cultural Las Condes, propietaria del Cerro Los Piques, en ejecutar un proyecto de conservación del cerro en conjunto con la Universidad del Desarrollo.



parque observatorio cerro calán

[código: 1-03]

61

El día 28 de enero del 2021 se dio a conocer el resultado del Concurso Parque Observatorio Cerro Calán, obteniendo el primer lugar la oficina chilena Jadue-Livingstone, conformada por Paulina Livingstone y Javiera Jadue.

El concurso público fue convocado por la Municipalidad de Las Condes en colaboración con la Universidad de Chile y la Fundación Cerros Isla, y tuvo por objetivo seleccionar un proyecto de arquitectura, paisajismo y especialidades para un nuevo parque urbano de 45 hectáreas en el Cerro Calán. El parque será de uso recreacional, deportivo y educativo, con un enfoque en la astronomía y cuidado del medioambiente.

El objetivo del concurso fue desarrollar, consolidar y ordenar arquitectónicamente diferentes áreas y usos naturales existentes en el cerro, tales como: la conformación de un

mirador natural del valle, y el ordenamiento de rutas de senderismo, running y ciclismo, los cuales dada su informalidad y falta de regulación hoy están dañando los ecosistemas naturales del cerro.

En relación con el lineamiento de diseño se planteó una infraestructura mínima, la necesaria para dotar al cerro de accesibilidad y al mismo tiempo que resguarde los sectores donde se busca proteger y recuperar la naturaleza. El diseño seleccionado debía ser capaz de organizar y potenciar la multiplicidad de usos y funciones existentes en el cerro aun cuando parezcan incompatibles, además de recuperar la vegetación nativa y endémica de este patrimonio natural. El borde debía constituir un elemento clave, que no debía ser pensado como un límite o una

Figura N° 17

Imágenes e Isométrica del Proyecto Ganador Parque Observatorio Cerro Calán



Fuente: Parque Observatorio Cerro Calán, en <https://www.parquecerrocalan.cl/el-cerro-calan/>.

línea, sino más bien como una gradiente que media entre lo urbano y lo natural.¹³

El 19 de junio del 2021 se inauguró como prueba un nuevo sendero que bordea el Cerro Calán y forma parte de las obras del futuro parque urbano. El sendero tiene 2 km de largo, es accesible y en su recorrido contiene admirables

Figura N° 18

Imágenes de Sectores Construidos del Parque Observatorio Cerro Calán



Fuente: Parque Observatorio Cerro Calán, en <https://www.parquecerrocalan.cl/el-cerro-calan/>.

vistas a Santiago y sus cerros; dura 30 minutos aproximadamente y está conformado por tramos de maicillo, miradores y una pasarela elevada. En su extensión tiene poca pendiente, con el fin de facilitar el acceso de personas con movilidad reducida, peatones y bicicletas al cerro.

Figura N° 19

"Entre el Cielo y la Tierra" – Primer Lugar Concurso de Fotografía Cerro Calán



Fuente: Tomás Reid Werner, autor. En: <https://www.2lascondes.cl/landing/concursofotografia/>

¹³ Fuente de información: Bases técnicas del Concurso Parque Observatorio Cerro Calán. En: <https://www.parquecerrocalan.cl/concurso/>.

Existen nueve quebradas dentro del territorio comunal. Todas ellas tienen el potencial de transformarse en parques naturales públicos, permitiendo el traslado del paisaje y la biodiversidad precordillerana al interior del tejido urbano. Al mismo tiempo, pueden constituirse como puntos de acceso consolidados a la montaña que con intervenciones menores permitan la conservación, protección y manejo sustentable de estas áreas ecológicas. Por otro lado, algunas de las quebradas como Apoquindo, San Ramón y San Francisco ponen en manifiesto la presencia de importantes recursos hídricos en Las Condes, los que también forman parte significativa de su patrimonio natural y deben ser puestos en valor.

De las nueve quebradas, se seleccionaron dos: Parque Quebrada Codos Norte y Sur, y Parque Quebrada San Francisco. El interés radica en que es posible conectarlas a través de Av. Plaza. Consolidar ambos parques quebradas, con accesos al Parque Cordillera, permitiría generar un circuito en el pie de monte, que une al corredor Pie Andino con la trama vial comunal, a través de áreas verdes consolidadas.

parque quebrada san francisco [código: 1-07]

Ubicada al costado de San Francisco de Asís, bordeando el Cerro Isla Los Piques. Se compone de una serie de piscinas de decantación, que guían el curso del agua y protegen de aluviones a las zonas aledañas. La idea del proyecto es consolidar el borde existente con zonas de estancia y observación del patrimonio natural.

Junto a esto, se proyecta la reforestación del terreno de la quebrada con vegetación nativa que ayude a filtrar el agua naturalmente, ilustrar las especies presentes en la precordillera y proveer de m² de áreas verdes a la ciudad, constituyéndose como un pulmón verde de la comuna.

Figura N° 20
Imágenes de la Quebrada San Francisco en su Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

II.- INFRAESTRUCTURA VERDE SUSTENTABLE

A la generación de proyectos para nuevos parques comunales, se le suma el propósito de integrar en un mismo sistema las distintas tipologías y escalas de áreas verdes ubicadas en la comuna, aumentando el área de sombra sobre los espacios públicos. Actualmente no existe una conexión manifiesta entre sus masas verdes y, por otro lado, a pesar de contar con una alta presencia de arbolado urbano en las calles, estas hileras aparecen a veces disgregadas y/o incompletas. Por esta razón, se propone la generación de una malla verde compuesta por una serie de nuevas rutas verdes y la consolidación de avenidas parques, que constituyan nuevos corredores ecológicos vinculantes.

Además, en varios de los casos expuestos previamente dichos corredores se articulan con algunos circuitos patrimoniales propuestos debido a la existencia de monumentos históricos e inmuebles de conservación histórica en las áreas verdes de la comuna. Tal como sucede con el caso de la Iglesia San Vicente Ferrer en el Parque Los Dominicos, la Casona de Santa Rosa de Apoquindo, el Monasterio Benedictino en el cerro Los Piques y, el Observatorio Astronómico Nacional, en la cima del cerro Calán.

Categoría: AVENIDAS PARQUES

Se propone un nuevo tratamiento del espacio público en algunas vías troncales de la comuna, que permita constituir las como avenidas parques. Las intervenciones consisten principalmente en la incorporación de equipamiento para peatones y ciclos que aproveche el espacio en aceras y bandejones centrales para instaurar el uso de parque lineal, con zonas de deporte, estancia y/o juegos infantiles. Además, se propone la plantación de nuevas especies vegetales y arbóreas que las provean de mayor cantidad de áreas verdes, priorizando las nativas y/o de bajo consumo hídrico. También consideran la realización de zonas de drenaje de aguas lluvias. Y en los casos en que se factible, se acompañará la extensión del parque con ciclovías, permitiendo que en esa vía convivan fluidamente peatones, ciclistas y vehículos.

A continuación, se proponen dos de las cinco Avenidas Parques seleccionadas: Av. Alonso de Córdova – Sebastián Piñera y Av. Charles Hamilton – Del Monte, para ejemplificar algunas de las operaciones a efectuar. Cabe mencionar que la avenida parque propuesta para Av. Padre Hurtado, se sitúa al mismo tiempo en la categoría de corredor, por lo que se expondrá más adelante. Lo mismo sucede con la avenida parque Av. Plaza, que se desarrolla en la categoría de ciclovías. Y con la avenida parque Av. Paul Harris expuesto en la categoría de consolidaciones.

avenida parque alonso de córdova – sebastián piñera [código: 2-05]

Figura N° 21

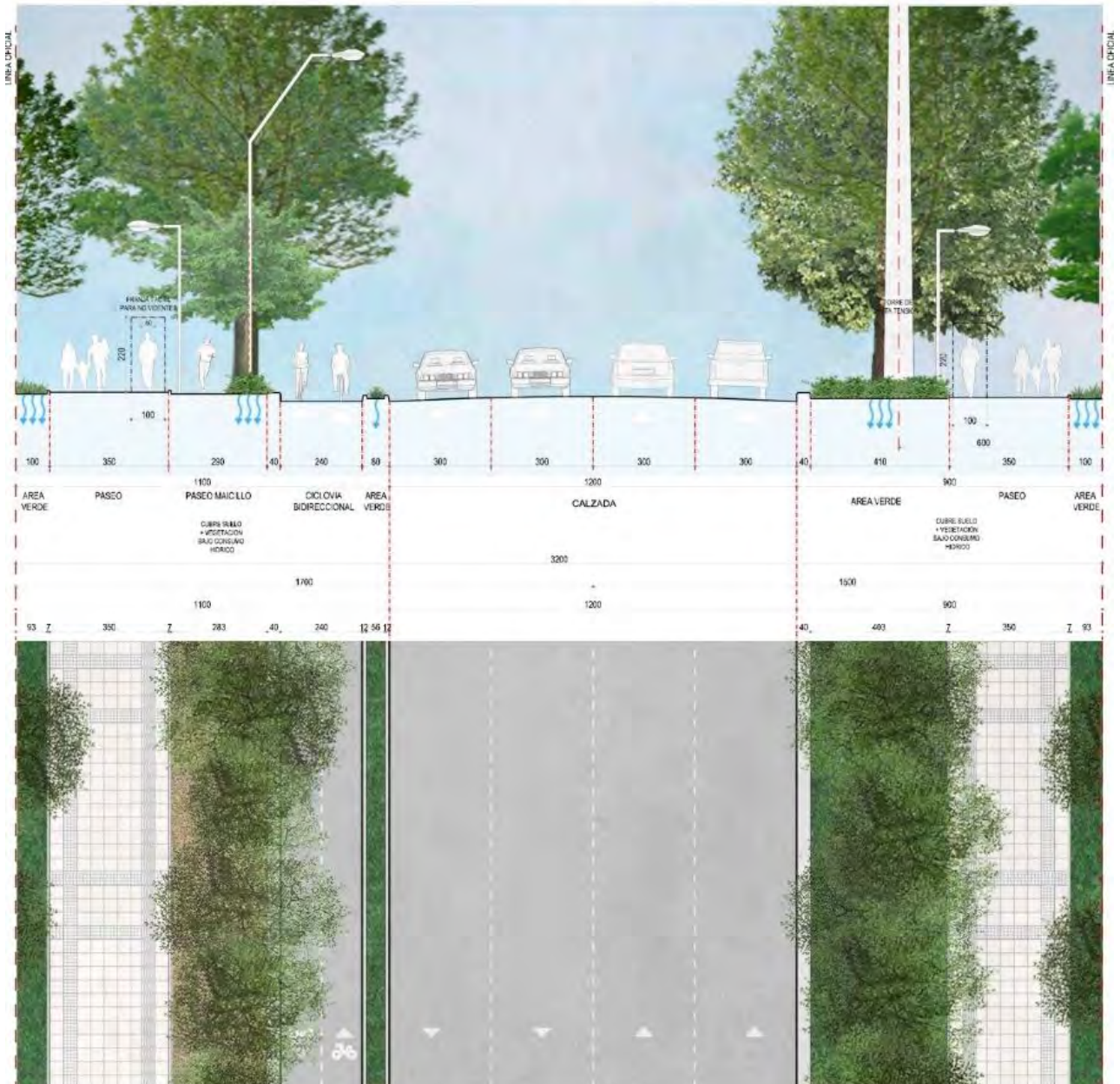
Imágenes de la Av. Sebastián Piñera en su Estado Actual y su Visión Futura



Se propone aprovechar el ancho de las áreas verdes en aceras para la generación de un parque lineal en Av. Sebastián Piñera (ex Av. Cuarto Centenario). Se considera la consolidación en ambos lados de la calzada de un paseo de maicillo y la continuación de las hileras de árboles existentes con nuevas especies arbóreas. Además, se proyecta la instalación de equipamiento de descanso y deporte en algunos tramos de la

avenida, que faciliten su uso como parque. Asimismo, se plantea el reemplazo del césped presente por cubre suelo, junto a la plantación de nuevas especies de bajo consumo hídrico.

Figura N° 22
Perfil Tipo Avenida Parque
Alonso de Córdova –
Sebastián Piñera en su
Visión Futura
Ancho Variable de 45 – 64
metros entre Líneas
Oficiales



avenida parque charles hamilton – av. del monte [códigos: 2-04 / 3-09]

La intervención consiste en eliminar dos pistas de autos, una por sentido, con el objetivo de incorporar en su lugar ciclovías unidireccionales en el sentido de circulación de los vehículos. Las calzadas bidireccionales son originalmente de 9 metros con 3 pistas de 3 metros cada una. Se propone reducir ese ancho a 7 metros, pasando a 2 pistas de 3,50 metros cada una. En el espacio restante se instala una ciclovía de 1,80 metros de ancho y un bandejón de segregación respecto a la calzada de 80 cm de ancho. Asimismo, se propone consolidar el parque que se emplaza como mediana de las pistas y que las divide según sentido de circulación. Con ese objetivo, se proyecta instalar una pista de trote aleada al sendero sur, de maicillo, aumentar el número de equipamiento urbano que integra al parque, y eliminar el sendero perimetral de maicillo existente en el extremo sur para reemplazarlo con una franja de vegetación. Esto con el propósito de segregar al parque de la ciclovía, estableciendo puntos de conexión puntuales que permitan proteger tanto a los peatones como a los ciclistas de accidentes.

Las operaciones son mayores en el segundo perfil propuesto (Figura N° 24), que se caracteriza por situarse al borde del cerro. Se propone pasar de una calzada bidireccional con una pista por sentido, a una calzada bidireccional con 2 pistas por sentido, separadas entre sí por un bandejón central y flanqueadas a su vez por ciclovías unidireccionales en cada uno de los sentidos de circulación. Esto implica realizar un tratamiento de planos aterrazados en el borde del cerro que permita incorporar la segunda calzada y convertir así la existente en una dirección con dos pistas. De esta manera, el perfil alcanzaría un ancho total de 29 metros. En el norte del perfil la intención es consolidar una vereda de 6 metros de ancho, que incluye una ciclovía unidireccional en el sentido de circulación de la calzada de 1,50 metros de ancho y un bandejón de 80 cm de segregación respecto a la calzada. Las mismas dimensiones y elementos se repiten hacia el sur del perfil. A su vez, se propone evaluar la posibilidad de incluir en el ancho de la intervención del cerro, la realización de un tratamiento de senderismo y parque de borde, que significa prolongar el trabajo de planos aterrazados en un ancho de 16 metros hacia el cerro.

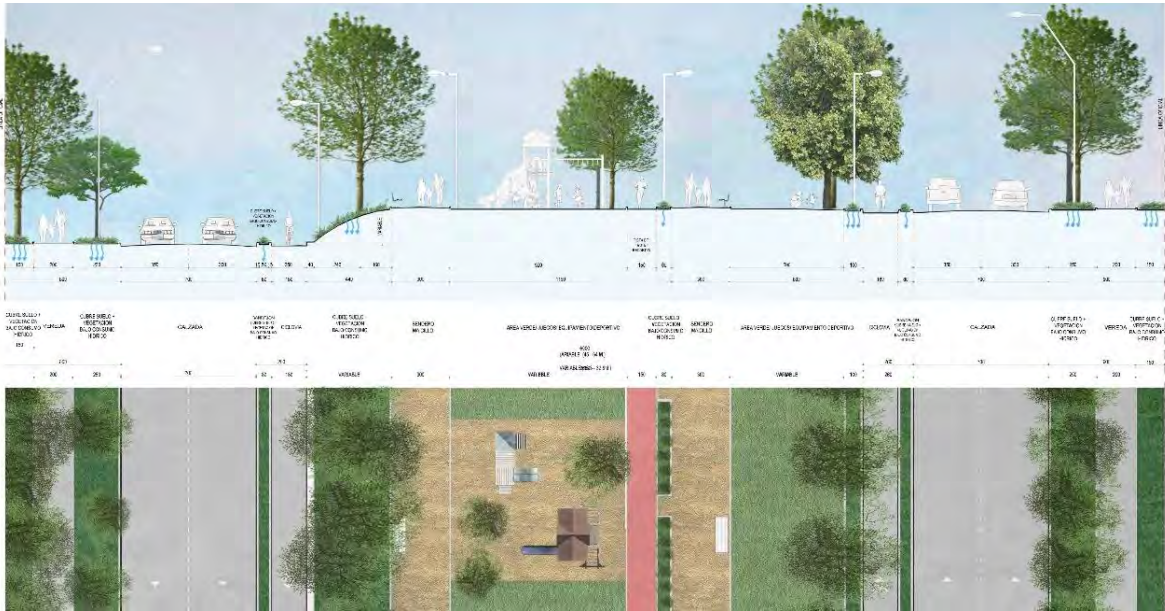


Figura N° 23
Perfil Tipo Avenida Parque Charles
Hamilton – Av. Del Monte Tramo 1 _
Fray Pedro Subercaseaux – San Damián
Ancho Variable de 45 – 64 metros
entre Líneas Oficiales

Fuente: Elaboración propia Dirección de
Asesoría Urbana.

Figura N° 24

Perfil Tipo Avenida Parque Charles Hamilton – Av. Del Monte Tramo 2 _ San Damián – C. San José de La Sierra

Sectores con Calzada en Borde de Cerro

Ancho 29 metros entre Líneas Oficiales más 16 metros de Parque Borde Cerro



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Categoría: RUTAS VERDES

Se denominan también rutas/corredores ecológicos o ambientales. Su implementación considera la creación de nuevas infraestructuras verdes lineales en el perfil de calles o avenidas existentes. El propósito es conectar las áreas verdes representativas de Las Condes, formando así una red de infraestructura verde que vincule entre sí los distintos ecosistemas urbanos de la comuna.

Las operaciones necesarias para su ejecución son menores. Se trata de mejoras en los ejes viales existentes para que contengan espacios favorables para la densificación de especies vegetales en aceras y bandejones centrales. Se plantarán nuevos árboles que formen hileras continuas y se

reemplazarán las superficies de pasto con la plantación de cubre suelo, gramíneas y suculentas que aporten áreas verdes a nivel de suelo. Se priorizarán las especies nativas que se adapten mejor a nuestro clima y a su fauna, contribuyendo a la diversificación y protección de la biodiversidad urbana. Por otro lado, se trata de especies con bajo consumo de agua, lo que contribuye al cuidado de los recursos hídricos. Con este mismo fin, las franjas de vegetación contarán con sistemas de drenaje y recolección de aguas lluvias.

Las rutas verdes permiten además la generación de una movilidad sostenible que mejora la calidad de vida de los residentes, peatones y ciclistas al circular por ellas, ya que el aumento del número de arborización y vegetación mejora las condiciones de confort ambiental, ayudando a reducir las islas de calor en el tejido urbano.

Se presentan, a continuación, dos rutas verdes propuestas en el PIIMEP como ejemplo: Av. Isabel La Católica - Alexander Fleming y Av. Chesterton - Tomás Moro. En ambos casos se expresa el propósito de generar una extensión de la masa arbórea y la construcción de ejes lineales verdes continuos a nivel de suelo. Por otro lado, ambas rutas verdes se complementan con ciclovías en su recorrido.

ruta verde av. isabel la católica – alexander fleming [códigos: 2-14 / 3-05]

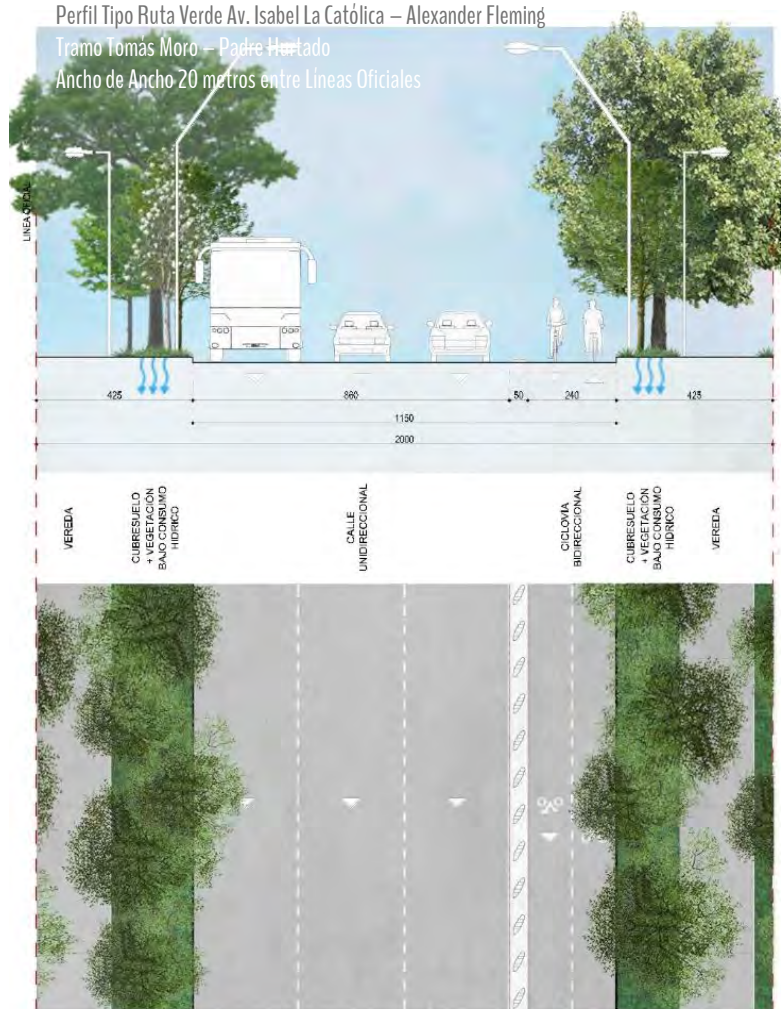
La propuesta es reemplazar las zonas de pasto de platabandas por cubre suelo y vegetación de bajo consumo hídrico. Además, se instalarán árboles en las zonas que no existan, con el fin de darle continuidad a las hileras arbóreas. Y, se complementará, en los casos en que el ancho lo permita, la vegetación con bancas para sentarse. Además, la ruta verde se complementa con una ciclovía, que es el remate de la existente en Isabel La Católica, cuyo tramo actual es desde Mariano Sánchez Fontecilla a Av. Américo Vespucio. El trazado propuesto es por Isabel La Católica y luego continúa por la calle Alexander Fleming desde la bifurcación. Se propone una ciclovía bidireccional desarrollada en calzada de circulación unidireccional. Diseñada con 2,40 metros de ancho y una zona de segregación respecto a los automóviles de 50 cm de ancho.

Figura N° 25
Imágenes de la Av. Alexander Fleming en su Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



Figura N° 26
Perfil Tipo Ruta Verde Av. Isabel La Católica – Alexander Fleming
Tramo Tomás Moro – Padre Hurtado
Ancho de Ancho 20 metros entre Líneas Oficiales



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

ruta verde av. chesterton – tomás moro [código: 2-15 / 3-11]

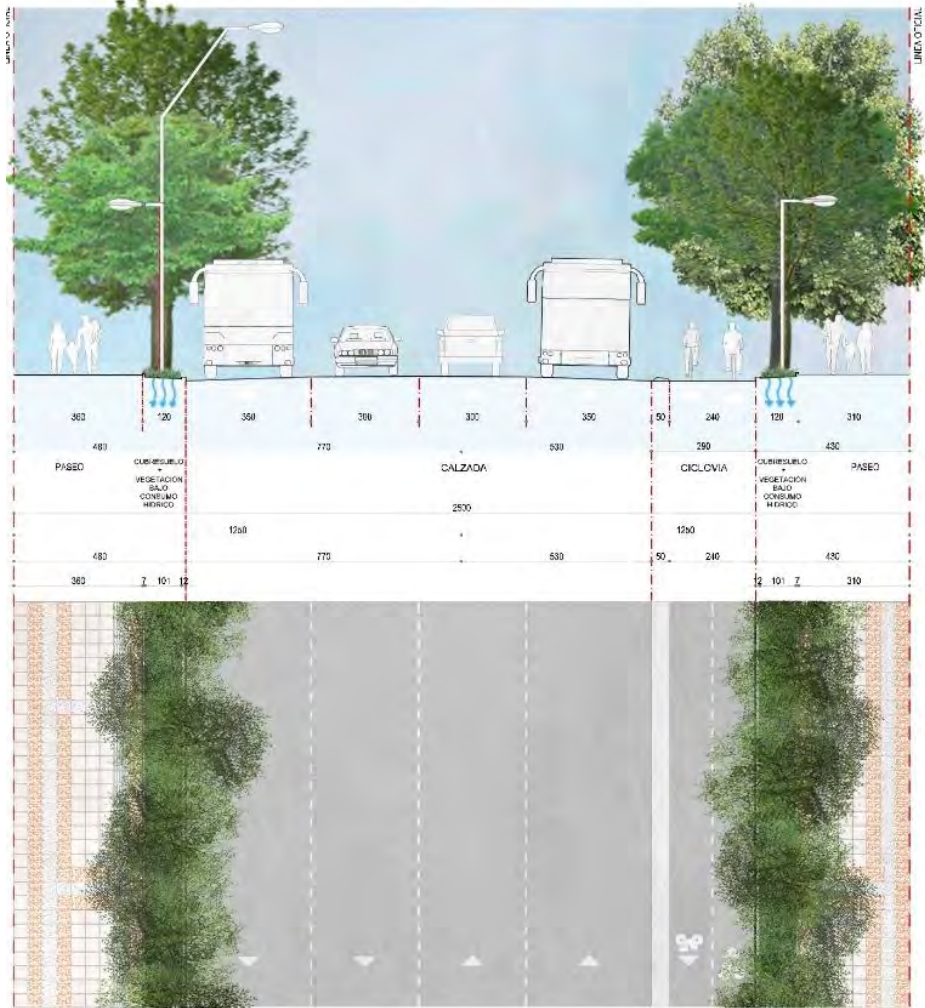
La propuesta es reemplazar las zonas de pasto de platabandas por cubresuelo y vegetación de bajo consumo hídrico. Además, se instalarán árboles en las zonas que no existan, con el fin de darle continuidad a las hileras arbóreas. Además, la ruta verde se complementa con una ciclovia bidireccional en calzada, de 2,40 m de ancho y zona de segregación de 50 cm respecto a los automóviles.

Figura N° 27
Imágenes de la Av. Tomás Moro en su Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 28
Perfil Tipo Ruta Verde Av. Chesterton – Tomás Moro
Ancho de 25 metros entre Líneas Oficiales



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

III.- RED DE MOVILIDAD INTEGRADA

Categoría: CICLOVÍAS

Se proyecta la creación de una malla de ciclovías comunales cuyo fin es vincular y completar tramos existentes junto a la generación de nuevos kilómetros de recorrido. La red se compone de dos tipologías principales: ciclovías en calzada segregadas del resto del tránsito vehicular por medio de separadores físicos y zonas 30 km de bajo tráfico y convivencia vial.

La red propuesta aúna distintos nodos estratégicos de la comuna, como espacios públicos y áreas verdes relevantes, sectores de intercambio modal o de alta presencia de transporte público, establecimientos educacionales y zonas de servicios. El fin es contribuir al establecimiento de una movilidad sostenible, que permita acortar los tiempos de desplazamiento y disminuir los niveles de congestión y contaminación debido al alto tráfico vehicular. En esta línea, la generación de nuevas ciclovías se complementa con un fortalecimiento del sistema de bicicletas públicas en zonas relevantes y conectadas a la red de transporte público, además de la ubicación de nuevos estacionamientos en paradas de buses y metros que permitan enlazar estos medios de transporte, lo que podría contribuir a la disminución del uso de vehículos particulares.

Las ciclovías propuestas se ubican principalmente al costado izquierdo de la calzada. Existen dos tipologías según el perfil de la calle en donde se situarán: unidireccional de una pista en la misma dirección que el tránsito vehicular, y bidireccional usando el espacio de una pista vehicular. Ambos casos se proponen con segregación física para contribuir a la seguridad de los ciclistas, además de señalizaciones verticales y horizontales que informen en los trayectos e intervenciones táctiles en el pavimento que ayuden a disminuir la velocidad en los cruces peligrosos.

Por otro lado, se propone ubicar las ciclovías mayoritariamente en calles secundarias, evitando aquellas con alto tráfico y velocidad vehicular, y aquellas en donde su instalación entorpezca los recorridos de transporte público. Así el tránsito es más seguro para los ciclistas y se ven expuestos a menos emisiones de contaminación

ambiental y acústica, además de hacer que el trayecto sea más rápido al ubicarse en vías menos congestionadas.

También se propone instalar contadores automáticos de ciclos en los tramos con carga importante de usuarios para medir el número total de éstos que circulan en el recorrido, el promedio de tráfico en semana y fin de semana, y las medias diarias, semanales y mensuales. Esto permite estudiar los trazados existentes y pensar nuevas rutas que hagan más eficiente a la red de ciclovías.

Un sistema eficiente de infraestructura ciclo-inclusiva evita la mayor cantidad de conflictos entre distintos modos de transporte para contribuir a la seguridad vial y evitar accidentes. Además, ayuda a hacer que los desplazamientos sean más directos y expeditos, reduciendo los tiempos de viaje. Por otro lado, la bicicleta no genera contaminación acústica ni utiliza combustibles fósiles, lo que lo hace un medio de transporte muy ecológico, que a largo plazo reduce los niveles de polución y mejora la salud de sus usuarios.

Cabe mencionar que en otras categorías se muestran otras ciclovías propuestas en el presente Plan, que acompañan una intervención general. Es el caso de: Av. Padre Hurtado (corredor), Av. Paul Harris (consolidación), Isabel La Católica – Alexander Fleming (ruta verde), Av. Tomás Moro – Chesterton (ruta verde) y Av. Charles Hamilton (avenida parque).

ciclovía av. plaza [código: 3-07 / 2-03]

Se propone completar el tramo de ciclovía existente en Av. Plaza en sus extremos norte y sur. La extensión permite rematar el circuito para empalmarlo con los accesos al área del Parque Cordillera propuestos, que conectan la trama urbana con el proyecto de Paseo y Parque Pie Andino. Se continúa la operación ya realizada en la avenida, disponiendo ciclovías unidireccionales a cada lado del bandejón central, que siguen el sentido de la calzada, con 1,80 metros de ancho y 50 cm de segregación. Por otro lado, se propone consolidar Av. Plaza como avenida parque, por medio de un proyecto de paisajismo y de equipamiento que permita utilizar el bandejón central como parque urbano.



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

ciclovía la gloria [código: 3-20]

Se propone una ciclovía en la calle La Gloria, como remate de la ciclovía existente en Rosa O'Higgins. Se planea continuar su trazado, que en el caso de Rosa O'Higgins es por la izquierda, por lo que se propone al costado derecho del bandejón central de calle La Gloria.

Es una ciclovía unidireccional desarrollada en la calzada de circulación unidireccional. Diseñada con 1,80 metros de ancho y una zona de segregación respecto a los automóviles de 50 cm de ancho.

Figura N° 30

Imágenes de Ciclovía en calle La Gloria en su Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

ciclovía los pozos (remate martin de zamora) [código: 3-25]

Se propone completar el tramo de ciclovía existente en Martín de Zamora para conectarla con la ciclovía existente en Av. Sebastián Piñera, y con la propuesta para Av. Tomás Moro. Es una ciclovía unidireccional de 1,80 m de ancho más una zona de segregación de 50 cm de ancho.



Figura N° 31
Imágenes de la Ciclovía Los Pozos (remate
Martín de Zamora) en su Estado Actual y su
Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría
Urbana.

Categoría: ZONAS COMPARTIDAS

Se propone generar una red de zonas de tránsito compartido en cuatro sectores de la comuna: barrio Presidente Errázuriz, barrio San Pascual y La Capitanía, barrio El Golf y barrio Nueva Las Condes. La idea es complementar la zona ya existente en el polígono de Av. Américo Vespucio, Av. Presidente Riesco, Costanera Sur, Vitacura, El Bosque, Napoleón y Gertrudis Echeñique. En

las zonas compartidas se establece, por medio del diseño de medidas de gestión, una velocidad máxima de circulación de los automóviles de 30 km/h, pudiendo circular por la misma calzada distintos modos de transporte. El fin es integrar los distintos medios de transporte de forma armónica y mejorar la condición del espacio público para todos los transeúntes

zona compartida barrio san pascual y la capitanía [código: 3-27]



Figura N° 32
Imágenes de calle La Capitanía en su Estado
Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría
Urbana.

Figura N° 33
Imágenes de calle Félix De Amesti en su Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



zona compartida barrio el golf [código: 3-28]

Figura N° 34
Imágenes de calle Nuestra Señora de Los Ángeles en su Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



Figura N° 35
Imágenes de calle Las Torcazas en su Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



zona compartida barrio nueva las condes [código: 3-29]



Figura N° 36
Imágenes de calle Flor de Azucena en su
Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría
Urbana.



Figura N° 37
Imágenes de calle Cerro El Plomo en su
Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría
Urbana.

Categoría: CONSOLIDACIONES

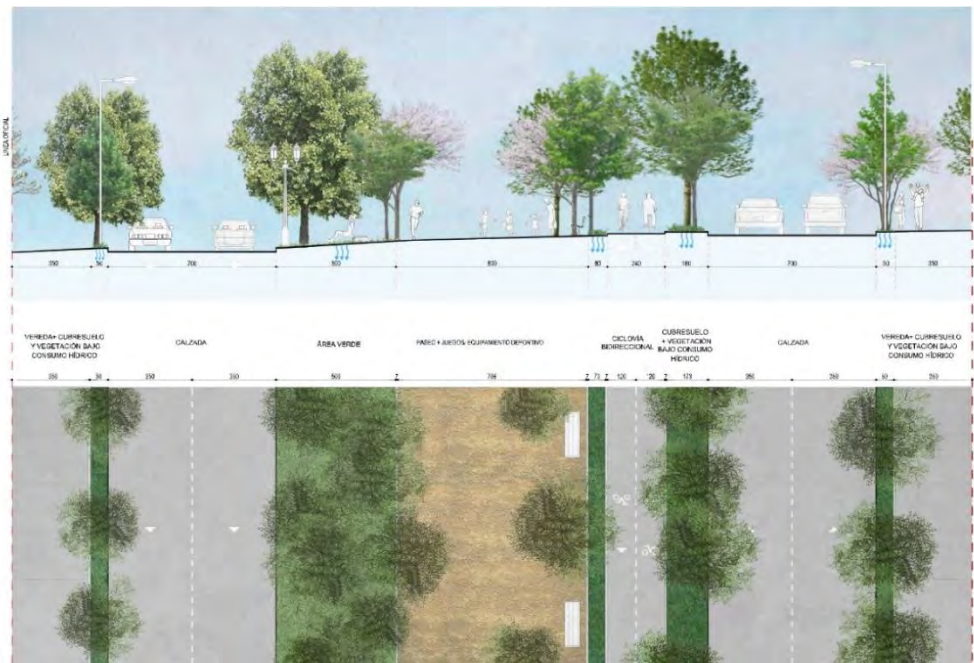
Se trata de operaciones destinadas a dar continuidad a los perfiles de calzadas y a la apertura vial de tramos inconclusos. Todas ellas están declaradas en el Plan Regulador Comunal. Se exponen a continuación las dos consolidaciones seleccionadas para el presente Plan: Av. Francisco Bulnes Correa y Av. Paul Harris.

consolidación av. paul harris [código: 3-30]



consolidación av. francisco bulnes correa [código: 3-31]

Figura N° 39
Perfil Tipo Consolidación de Av. Francisco Bulnes Correa Tramo Camino El Alba – República de Honduras
Ancho de 40 metros entre Líneas Oficiales



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



Figura N° 38
Imágenes de la Consolidación de Av. Paul Harris en su Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Se propone intervenir el tramo de Av. Francisco Bulnes Correa, desde Camino El Alba a República de Honduras, con el fin de continuar el perfil que tiene hacia el sur de Camino El Alba. Esto significa modificar y aumentar la sección actual de ese tramo, que se conforma por una calzada bidireccional de una pista por sentido y un tramo de área verde con circulación de maicillo aledaño a la línea oficial poniente. Sujeto a factibilidad de expropiación del ex terreno de Aguas Los Dominicos, se propone reemplazarlo por una calzada bidireccional con dos pistas por sentido y un parque en el bandejón central que las divide. La construcción del bandejón permitiría continuar con el carácter de avenida parque que tiene la vía en otros tramos. Además, se propone agregar en el lado oriente del parque una ciclovia bidireccional de 2,40 metros de ancho, con una franja de vegetación que la segrega de la calzada y otra que la distancia de la zona de peatones.

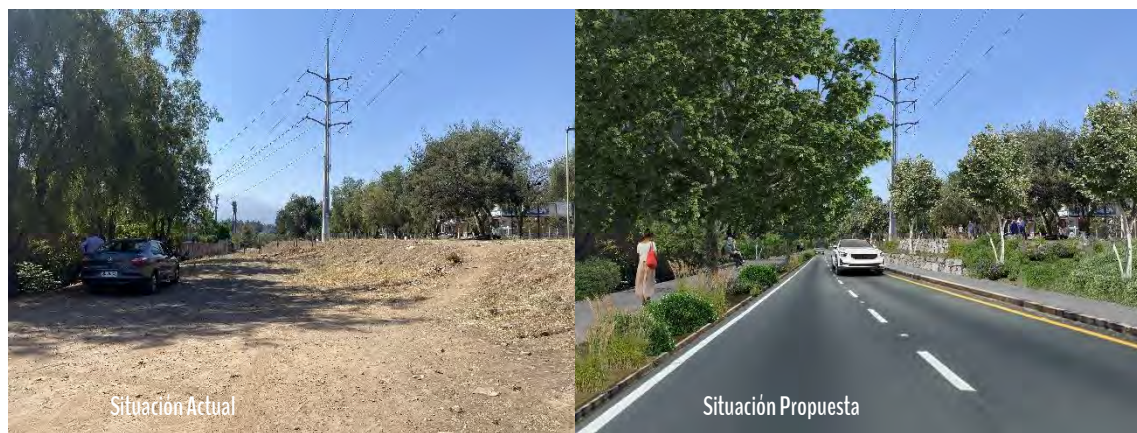


Figura N° 40
Imágenes de la Consolidación de Av.
Francisco Bulnes Correa en su Estado Actual
y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Categoría: CORREDORES

Se propone un nuevo tratamiento de espacio público para el sistema de vías troncales de la comuna, seleccionado aquellas con mayor nivel de deterioro y donde por su relevancia y disponibilidad de espacio existe la oportunidad de fundar importantes paseos peatonales.

El mejoramiento de aceras para transformarlas en paseos peatonales tiene como propósito reemplazar las veredas de cemento habituales por un tratamiento de pavimento exclusivo para cada vía, otorgándole un carácter especial y una imagen reconocible. Se trabaja igualmente con módulos de diseño específicos que integran baldosas y/u hormigón estampado, luminarias y un arbolado característico. En el caso de los corredores, al tener anchos de aceras mayores, se pueden incluir franjas de vegetación en el diseño para aumentar el porcentaje de áreas verdes.

Para el espacio público se propone aumentar la arborización con especies de volumen de copa y el reemplazo de zonas de pasto por cubre suelo considerando la instalación de especies vegetales de bajo consumo hídrico. Asimismo, se planea instalar un sistema de recolección de aguas lluvia en estas áreas verdes.

También se propone el soterramiento de los tendidos eléctricos aéreos, con el propósito de fortalecer los desplazamientos peatonales sin obstáculos. Con esta operación se genera un mayor ancho de acera lo que es compatible con la clasificación de este tipo de vías.

Además, se considera la inclusión de equipamiento peatonal, de descanso y para ciclos procurando que sean espacios cómodos y atractivos para todos los tipos de usuarios.

Se seleccionaron cuatro corredores: Av. Apoquindo, para darle continuidad al tratamiento que tiene en el sector poniente de la comuna; Av. Padre Hurtado, que ya tiene un tramo recientemente modificado; Av. Cristóbal Colón, que al igual que Av. Padre Hurtado, tiene un tramo que se modificó y que se busca replicar en toda su extensión; y, Av. Las Condes.

corredor av. cristóbal colón [código: 3-35]

Para el Tramo 1, del Corredor Av. Cristóbal Colón, cuya extensión es desde Av. Tobalaba hasta la Rotonda Atenas, se propone realizar un paseo de 3,50 metros de ancho en ambos costados de la calzada, a través de la disposición de un módulo de diseño de baldosas que reemplace las aceras de cemento. Junto a esto, también se proyecta el soterramiento de los cables eléctricos en poliductos, el reemplazo de las superficies de pasto por cubre suelo, la plantación de nuevos árboles que completen las secciones de las hileras discontinuas, y la instalación de un sistema de recolección de aguas lluvia en las zonas de áreas verdes.

Cabe mencionar que ya se realizó un segmento de este tramo, entre Av. Manquehue y la calle Robinson Crusoe. Se postula continuar ese tratamiento en toda la extensión de la avenida.

Para el Tramo 2, que va desde Rotonda Atenas hasta la Av. Padre Hurtado, las operaciones son casi las mismas que en el tramo anterior. La diferencia es que en este caso el ancho entre líneas oficiales es de 35 metros, es decir, hay 6,50 metros más de espacio. Este ancho se expresa en la presencia de un bandejón central que divide en dos las cuatro calzadas y también en la

Figura N° 41
Imágenes del Corredor de Av. Cristóbal Colón
en su Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



aparición de una franja de área verde consolidada en el límite de la línea oficial sur, que hace que el paseo pase por el medio de franjas de vegetación. El ancho propuesto para esta franja es de 6,10 metros debido a que ese tramo contiene preexistencias arbóreas de gran tamaño y relevancia, por lo que creemos importante preservarlas. Además, ambos perfiles establecen rutas de carácter accesibles, al incorporar en el módulo franjas podotáctiles para personas no videntes.

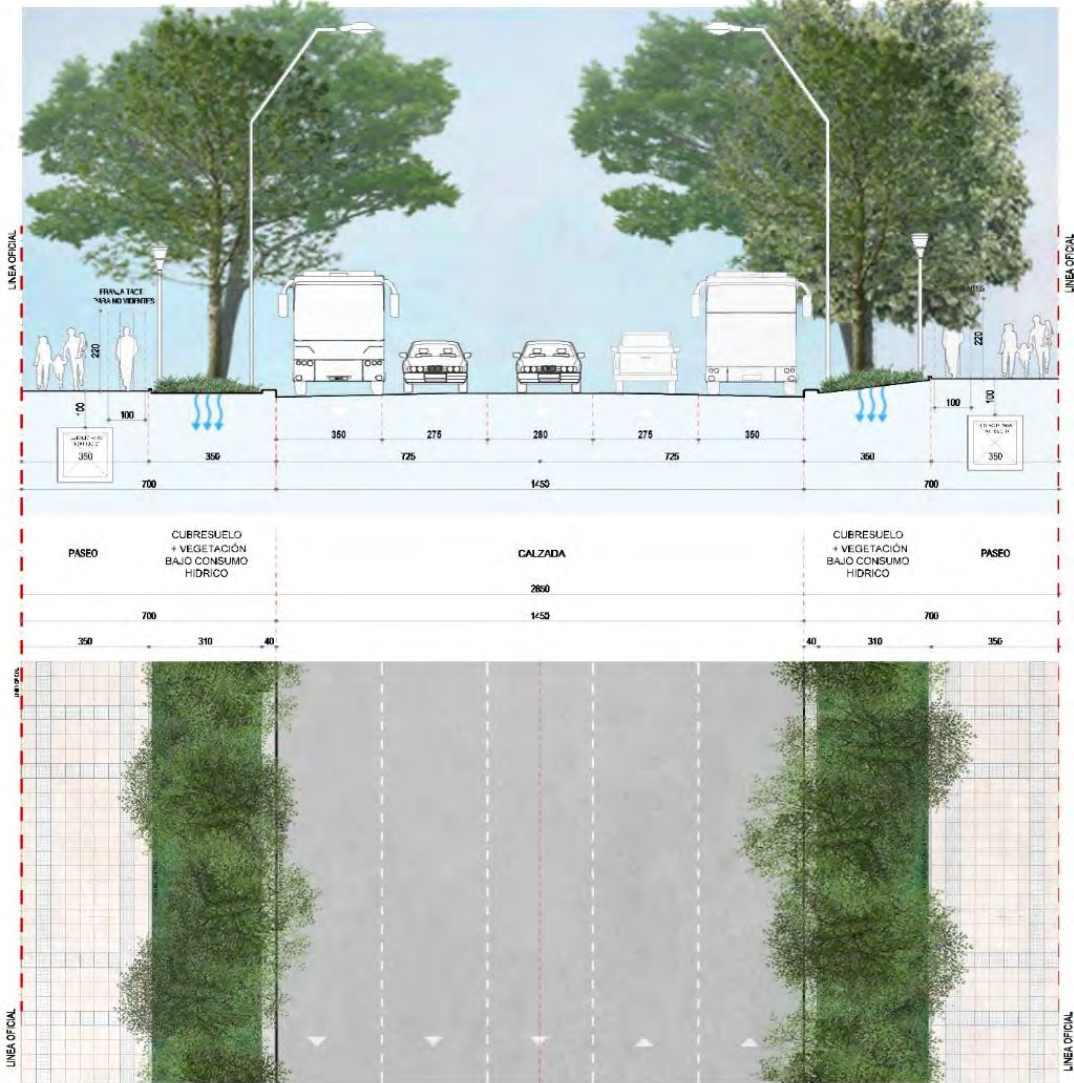
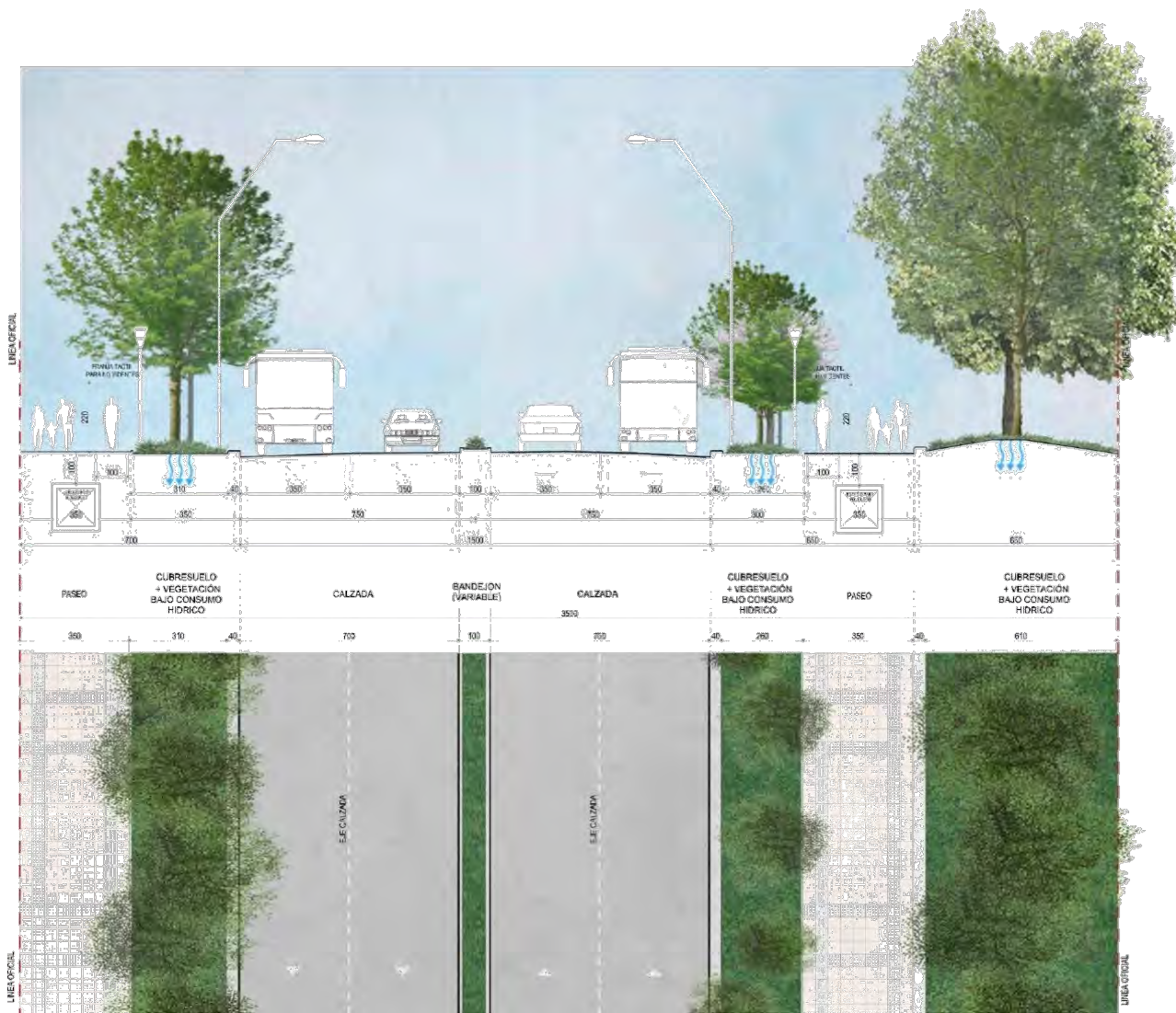


Figura N° 42
Perfil Tipo Corredor Av. Cristóbal Colón Tramo 1 _ Av.
Tobalaba – Rotonda Atenas
Ancho de 28,5 metros entre Líneas Oficiales

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 43
 Perfil Tipo Corredor Av.
 Cristóbal Colón Tramo 2
 _ Rotonda Atenas – Av.
 Padre Hurtado
 Ancho de 35 metros
 entre Líneas Oficiales



Fuente: Elaboración propia
 Dirección de Asesoría Urbana.

corredor av. padre hurtado [código: 2-02 / 3-01 / 3-34]

Se propone realizar una modificación de las aceras de Av. Padre Hurtado, desde el límite comunal norte, en Av. Presidente Kennedy, hasta el límite comunal sur, en Av. Francisco Bilbao. Por medio de un tratamiento especial de pavimento, vegetación y equipamiento, se busca generar un paseo peatonal que mejore las condiciones de espacio público de la avenida y le dé una imagen unitaria.

Se aplica un módulo de diseño de baldosas de 2,80 metros de ancho, que incorpora franjas de baldosas podó táctiles, lo que hace de esta avenida una ruta accesible. Junto a esto, se postula el soterramiento de cables aéreos de las empresas de servicios eléctricos, telefonía, internet y televisión por cable en poliductos y el reemplazo de pasto en bandejón y platabandas por cubre suelo y vegetación de bajo consumo hídrico. La intervención a las zonas de áreas verdes de la calzada es

acompañada con la instalación de un sistema de recolección de aguas lluvia.

Además del reemplazo de vegetación existente, se instalan nuevas extensiones de áreas verdes, en zonas que presentaban deterioro y/o eran utilizadas como estacionamientos, además de nuevas especies arbóreas con el fin de consolidar hileras continuas de árboles en ambos extremos de la avenida, lo que contribuya a generar una nueva ruta verde en la comuna.

Por otro lado, en zonas donde el ancho de la acera lo permite, se incorporan en el diseño mobiliarios que le dan una cualidad de parque a la avenida. Como espacios para sentarse y también espacios contiguos a la ciclovía para poder parar en la bicicleta.

Junto al paseo peatonal, se proyecta una nueva ciclovía bidireccional en su extremo oriente, de 2,40 metros de ancho, con una zona de segregación física de 50 cm de ancho respecto a los automóviles.

El tramo de General Blanche a Av. Cristóbal Colón ya fue ejecutado. Se construyó de forma inaugural debido a que permite unir dos obras patrimoniales de gran importancia en la comuna: El Parque Los Dominicos, que es Zona Típica, y la Casona Santa Rosa de Apoquindo, que es Inmueble de Conservación Histórica. Se pretende replicar su tratamiento en el resto de la avenida. Sin embargo, cabe mencionar que en el tramo ejecutado se incorporó además señalética asociada a la ruta patrimonial mencionada.

Se considera parte de este tramo además a la propuesta de intervención de Camino El Alba, que bordea el Parque Los Dominicos por el tramo de enfrente, uniendo con un tratamiento de pavimento especial a Av. Padre Hurtado Norte con A. Padre Hurtado Sur.

Figura N° 44
Imágenes del Corredor Av. Padre Hurtado
Tramo General Blanche – Av. Cristóbal Colón
Ejecutado





Figura N° 45
Imágenes del Corredor Av. Padre Hurtado
Norte esq. Bocaccio en su Estado Actual y su
Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría
Urbana.



Figura N° 46
Imágenes del Corredor Av. Padre Hurtado
Norte Tramo Camino El Alba en su Estado
Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría
Urbana.

corredor av. las condes [código: 3-37]

En octubre del 2019 se inició el Estudio “Contratación del Servicio para la definición, desarrollo y elaboración de las bases administrativas y técnicas para la licitación pública del Proyecto Vial y reurbanización de Av. Las Condes, entre Estoril y G-21, bajo esquema DBFOM”. Dicho estudio fue encargado a la empresa consultora Ingeniería Chile S.A. por la Asociación de Municipalidades de la Zona Oriente de la Región Metropolitana (AMZORM), que incluye a las comunas de Las Condes, Vitacura y Lo Barnechea.

El propósito era analizar la posibilidad de mejoramiento del eje de Av. Las Condes entre Estoril – Tabancura y la Ruta G-21 (Camino a Farellones).

Actualmente el tramo a intervenir de Av. Las Condes tiene una distancia entre líneas oficiales de 48 m. Se compone de tres pistas por sentido, de las cuales una es vía exclusiva de buses. El propósito es dejar dos pistas en superficie y dos pistas en

autovía subterránea de tránsito vehicular, más una pista exclusiva en superficie para el transporte público. El objetivo es disminuir los tiempos de viaje, mejorar el espacio público y mejorar la convivencia vial entre los distintos medios de transporte.

La reducción de una pista en superficie permite generar espacios más amplios en aceras. En éstas se propone la generación de paseos peatonales con estándares de accesibilidad universal, luminarias, zonas de áreas verdes con arbolado y especies de bajo consumo hídrico, y mobiliario urbano como bancas y estacionamientos de bicicletas. Se considera también el soterramiento del tendido eléctrico aéreo para despejar el paseo.

Asimismo, se proyectan ciclovías unidireccionales de 1,80 m de ancho paralelas a la calzada vehicular con una franja de 70 cm de ancho con área verde como segregación física. Además, se

realizará un corredor central exclusivo para buses, con paraderos conectados a los paseos peatonales y tramos de áreas verdes en bandejón en las zonas donde no hay paradas. Para el pavimento del paseo, se considera trabajar con tonalidades y/o texturas de hormigón, material que tiene alta resistencia al tráfico elevado de peatones y automóviles en rebajes de solera. Como diseño se considera emplear un sistema de franjas que le dé un carácter dinámico al paseo.

A continuación, se muestra una propuesta de diseño para los paseos peatonales diseñado por la Dirección de Asesoría Urbana como referente para la licitación.

Se propone un mejoramiento también para el tramo que va desde el comienzo de Av. Las Condes, en la bifurcación con Av. Apoquindo, hasta el inicio de la licitación descrita.

Actualmente en dicho tramo existen fragmentos de paseos en aceras inconexas, donde el espacio de circulación para peatones es de baja calidad y poco claro. Se propone la implementación de un módulo de diseño desde el tramo Av. Apoquindo hasta Carol Urzúa, de 4 m de ancho y un pavimento que se asemeje en materialidad y tonos al

desarrollado en Av. Apoquindo. El perfil considera además zonas de áreas verdes de bajo consumo hídrico y arbolado en hilera. Asimismo, al igual que el tramo de la concesión, se considera el soterramiento del tendido eléctrico aéreo para despejar el paseo.

El tramo propuesto se divide en tres tipos de módulos: A, B y C, que cambian según el tipo de pavimento que se utiliza para el diseño del paseo. Para el módulo A, continuando la línea del resto de paseos propuestos en la comuna, se utilizarán baldosas. En el módulo B se homologará el diseño, texturas y tonos del módulo A, pero utilizando hormigón estampado. Y, el módulo C es una mezcla entre un remanente del diseño del módulo B, utilizando algunas de las líneas de hormigón estampado, combinado con las franjas propuestas para el paseo a realizar en el tramo de la licitación, en el que como se mencionó se utilizará hormigón con variaciones de textura y tono.

Figura N° 47
Perfil Tipo Corredor Av. Las Condes
Bandejón Central y Tres Pistas por Sentido de
Tránsito (2 vehiculares y 1 buses)

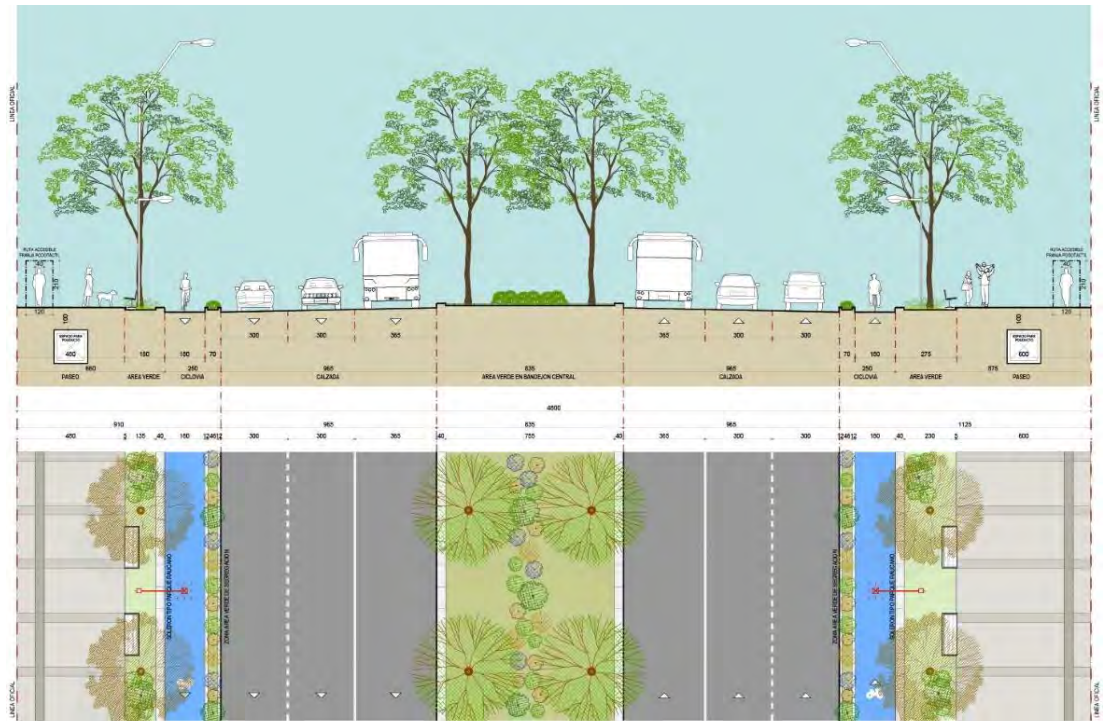


Figura N° 50
Imagen del Corredor Av. Las Condes en su
Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría
Urbana.



Categoría: ESTACIONAMIENTOS BICICLETAS

Se plantea la necesidad de instalar nuevos estacionamientos de bicicletas en diferentes puntos estratégicos de la comuna, con alta demanda peatonal y sectores de atracción de viajes, cercanos a estaciones de metro, paraderos de transporte público y zonas de intercambio modal.

Figura N° 51
Imagen Estacionamiento Bicicletas tipo
cerrado emplazado en salida sur Metro
Manquehue en su Estado Actual y su Visión
Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría
Urbana.



Figura N° 52
Imagen Estacionamiento Bicicletas tipo
abierto emplazado en salida Metro
Hernando de Magallanes en su Estado Actual
y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría
Urbana.



Categoría: INTERCAMBIADORES MODALES

Considerando como referente el proyecto para la Estación Intermodal Escuela Militar, a cargo de la Sociedad Concesionaria Vespucio Oriente e impulsada por el MOP, se propone estudiar otras zonas de la comuna donde sea posible y necesario generar proyectos similares, como Manquehue, Los Dominicos, Hernando de Magallanes y Cantagallo.

Los sectores activos se caracterizan por contener alta fricción de distintos modos de transporte y por ser lugares de alta demanda de transbordos y circulación peatonal. Esto hace necesario repensar y redefinir su espacio público a través de nuevas infraestructuras que permitan ordenar los distintos flujos y darle más espacio a peatones y modos de movilidad sustentables, como transporte público y ciclos, además de la infraestructura necesaria para estos como cicleros, entre otros.

intercambio modal manquehue [código: 3-43]

Se propone intervenir el nodo Manquehue – Apoquindo – Sebastián Piñera (ex Cuarto Centenario) – Alonso de Córdova. El propósito es mejorar sus condiciones de movilidad y de espacio público. Actualmente se caracteriza por ser un sector que concentra alta demanda de circulación peatonal, sin embargo, el estado y diseño de sus aceras no está en óptimas condiciones.

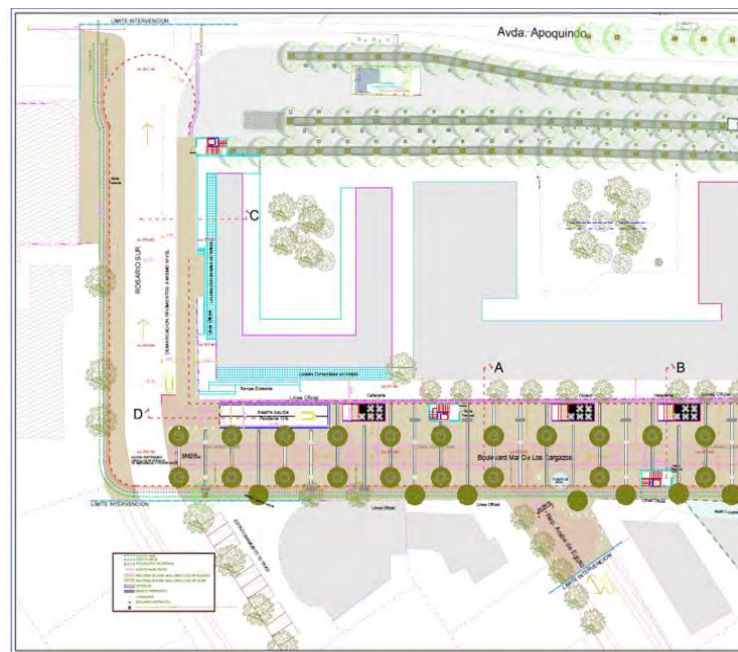
Las operaciones por realizar consideran: la nivelación de Av. Manquehue entre Alonso de Córdova y Apoquindo, extendiéndose también por el frontis del centro comercial Apumanque, tanto en la vereda poniente como oriente, con el objetivo de disminuir la velocidad de circulación vehicular en el sector. También se propone un cruce Tokio en la intersección de las avenidas. Manquehue y Apoquindo, para posibilitar una mayor fluidez en el tránsito de los peatones y mejorar su conectividad con la oferta de servicios existentes. Por otro lado, se plantea eliminar los estacionamientos de automóviles en superficie para ganar una mayor área de espacio público, proponiendo en compensación un estacionamiento subterráneo en calle Mar de los Sargazos. De igual forma, se considera instalar nuevos estacionamientos públicos de bicicletas en las cercanías de la estación Metro Manquehue, con el fin de aportar a las posibilidades de vinculación entre ciclos y transporte público.

Figura N° 53
Isométrica Intersección Av. Manquehue y Av. Apoquindo



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 54
Estacionamiento Subterráneo en Mar de Los Sargazos – Planta General
Propuesta de Proyecto con Financiamiento Urbano Compartido



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 55

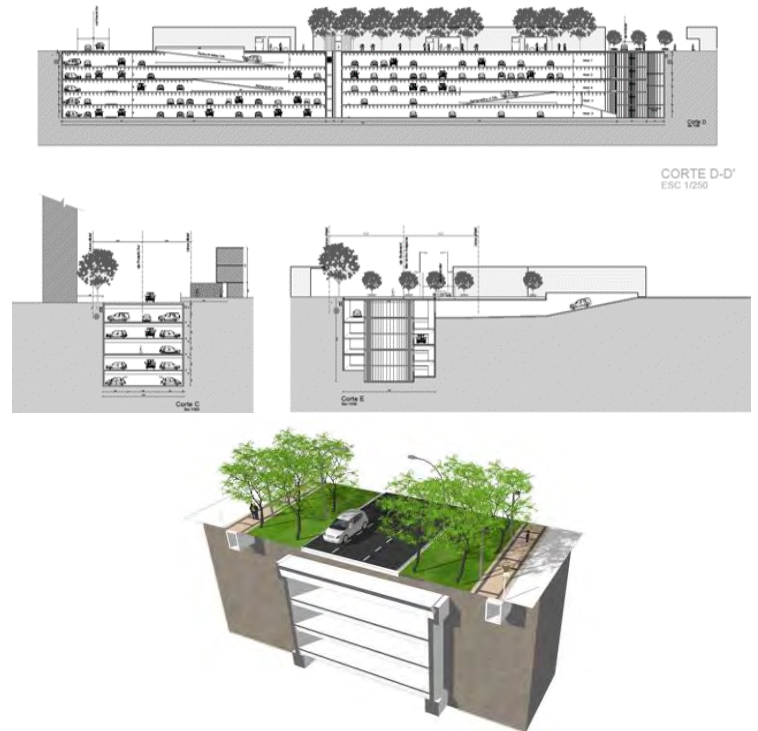
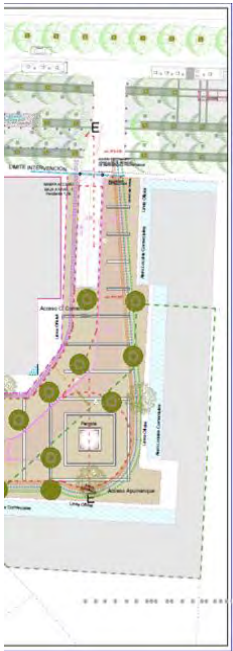
Imagen intersección Av. Manquehue con Av. Apoquindo en su Estado Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 56

Estacionamiento Subterráneo en Mar de Los
Sargazos – Cortes
Propuesta de Proyecto con Financiamiento
Urbano Compartido



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

IV.- ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS

Categoría: PASEOS PEATONALES

En Las Condes se han realizado una serie de paseos peatonales en aceras de alto tráfico como Av. Apoquindo, Rosario Norte, sector Nueva Las Condes, El Golf, entre otros. Su objetivo es consolidar el espacio público y mejorar la movilidad peatonal a través de un nuevo diseño urbano reconocible, que brinde identidad a los distintos barrios.

Los paseos se caracterizan por la repetición de módulos de diseño determinados para cada vía o barrio, que integran pavimentos específicos en acera, luminarias y un arbolado característico que complementa a cada recorrido. Este diseño se desarrolla además con la intención de reducir el espacio público destinado al tráfico vehicular en las vías donde sea factible, entregando aceras más anchas a los peatones, que faciliten sus desplazamientos y permitan la realización de actividades sociales y culturales en el espacio público.

Se propone estudiar la implementación de cuatro paseos nuevos en la comuna: Paseo Diaguitas, Paseo Los Vilos, Paseos El Golf Norte y Paseos El Golf Sur.

En los primeros dos casos: Diaguitas y Los Vilos, los paseos propuestos forman parte del mejoramiento del barrio Cooperativas Colón Oriente. La intención es crear calles más dinámicas y accesibles donde los peatones tengan mayor protagonismo y puedan ocupar una mayor superficie de espacios públicos de calidad. El diseño de ambos paseos se abordará más adelante al referirnos en específico a dicho mejoramiento de barrio.

En El Golf Norte y El Golf Sur se trata de consolidar los bordes de dichos barrios que ya integran en su interior tramos de paseos peatonales, por lo mismo se seguirá con una línea estética similar que los agrupe en un mismo sistema.

paseos el golf norte y el golf sur [código: 4-02 y 4-03]

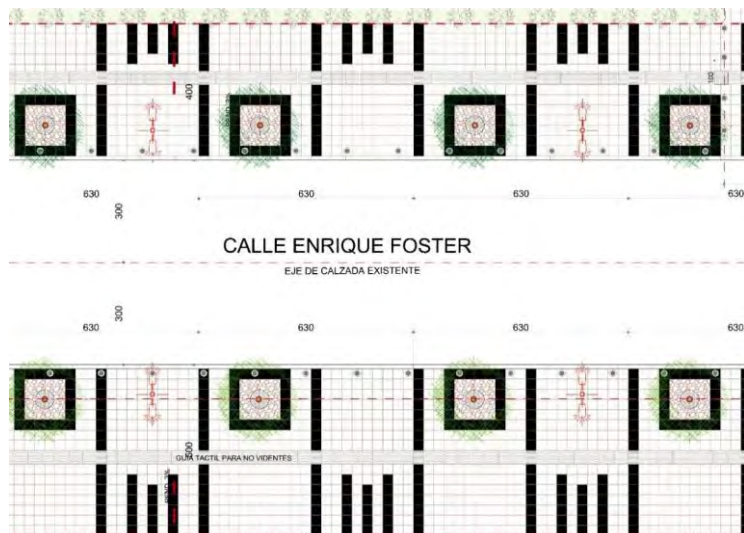
Se propone extender el mejoramiento peatonal realizado en algunas vías del barrio El Golf, como la calle Enrique Foster y La Pastora, al resto de las calles interiores del sector. Esto, con el fin de consolidar el entorno urbano peatonal en esta zona. Se utilizará un diseño similar de pavimento al empleado en otros paseos del sector como Enrique Foster y Av. Apoquindo para conservar una expresión análoga que dote al barrio de una identidad particular.

El perímetro El Golf Norte queda definido por Av. Isidora Goyenechea por el norte, Av. El Golf por el oriente, Av. Apoquindo por el sur y Av. El Bosque Norte por el poniente. Y el perímetro de El Golf Sur se define por Av. Apoquindo en el norte, Av. Gertrudis Echeñique por el oriente, Callao por el sur y Av. El Bosque Central por el poniente.

La creación de nuevos paseos busca mejorar la calidad del espacio público y la movilidad peatonal en este sector, que está sometido a un alto tráfico de transeúntes debido a la multiplicidad de usos que alberga: comerciales, gastronómicos, de servicios y de carácter cívico. Con las intervenciones se busca además influir positivamente en el desarrollo de dichas actividades. Un ejemplo de esto es el interés por estimular un circuito gastronómico y turístico en Av. Isidora Goyenechea y El Bosque, donde la generación de paseos en aceras anchas constituye un soporte idóneo para el desarrollo de las actividades que acontecen en estos puntos atractivos en la comuna.

Con el fin de ejemplificar algunas de las acciones se pueden observar, en la Figura N° 42 y en la Figura N° 43, los módulos de los pavimentos de la calle Enrique Foster y de la Av. Apoquindo. Además, se puede observar en la Figura N° 44, la situación actual de la calle Augusto Leguía y su visión futura, la cual es parte del polígono que corresponde al barrio El Golf Sur.

Figura N° 57
Módulo del Diseño de Pavimentos en Paseo Enrique Foster



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

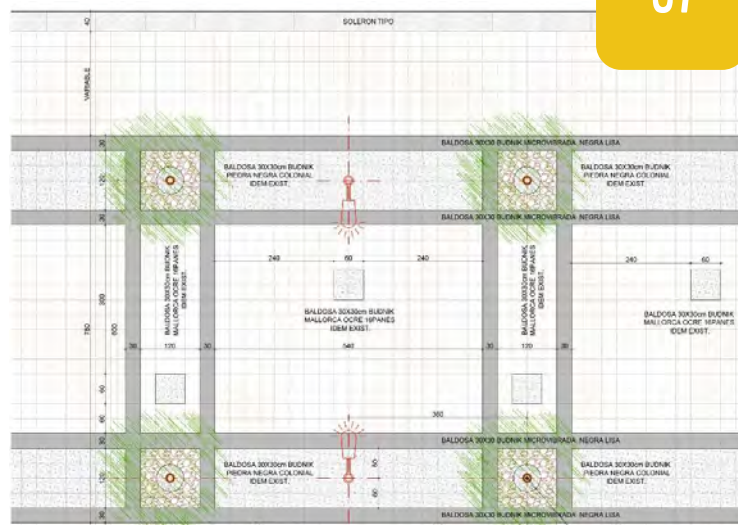
Figura N° 59
Imagen de Calle Augusto Leguía Norte en su Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 60
Imagen de Calle Don Carlos en su Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 58
Módulo del Diseño de Pavimentos en Paseo Avenida Apoquindo



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



Categoría: MEJORAMIENTO DE BARRIOS

Con la intención de fortalecer la identidad y calidad de vida en los diversos barrios que integran a la comuna de Las Condes, se plantea el propósito de realizar una serie de mejoramientos del espacio urbano que los caracteriza, destinados a recuperar, optimizar y proteger su entorno, equipamiento y áreas verdes, además de fortalecer la arborización con las especies dominantes.

Para este fin, se ha priorizado la elaboración de una “Guía de Diseño del Espacio Público Comunal” para cada entidad territorial, que permita fortalecer su imagen y virtudes a través del mejoramiento de su espacio público.

mejoramiento barrio colón oriente y cooperativas [código: 4-07]

Se propone realizar un mejoramiento del espacio público del barrio Colón Oriente y Cooperativas. Específicamente en el área comprendida por las calles: Río Guadiana al norte, Av. Padre Hurtado al poniente, Nueva Bilbao al sur, y Av. Paul Harris al oriente.

Esto a través de tres grandes operaciones: La primera se enfoca en la generación de dos paseos peatonales: uno en la calle Diaguitas y otro en la calle Los Vilos. En su conjunto conforman el eje estructurante del barrio Colón Oriente y Cooperativas. Ambos paseos conectan la infraestructura pública del barrio, al ubicarse en su extensión dos juntas de vecinos y dos centros comunitarios: Diaguitas y Patricia.

Paseo en calle Diaguitas

[código: 4-01]

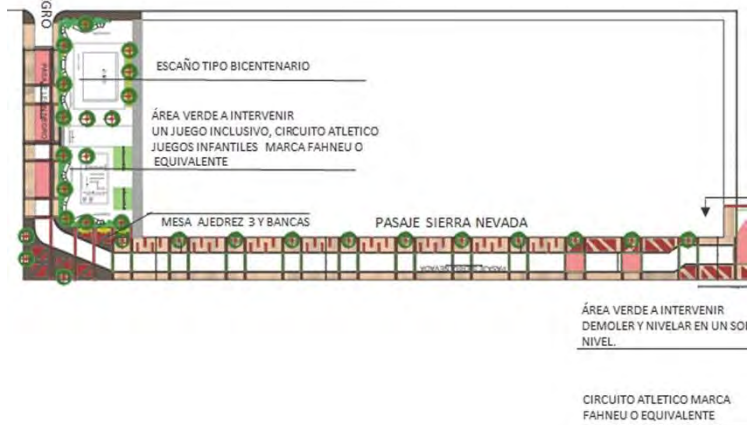
El paseo Diaguitas se extiende desde la calle Río Guadiana en el norte hasta Av. Cristóbal Colón en el sur.

La idea es rediseñar el espacio público a través de un nuevo tratamiento de suelo, además de la incorporación de operaciones de urbanismo táctico en sus calles, como áreas de pintura lúdica para demarcar lugares relevantes del recorrido. El conjunto de operaciones se puede visualizar en la Figura N° 45.

La formulación de esta Guía requiere de un estudio de las características particulares de cada barrio, específicamente de su imagen urbana y arquitectónica, la calidad de su espacio público, y sus fortalezas y debilidades. Con esto, se definirán las cualidades que se quieren preservar y valorizar, y los aspectos críticos que se deben mejorar.

Realizado este análisis, se pueden definir los lineamientos con los cuáles intervenir cada barrio a futuro. Se incorporarán criterios como: tratamiento de áreas verdes y espacios públicos (calles, aceras, plazas), tipo de mobiliario urbano, tipos de especies arbóreas y vegetales específicas, luminarias, gama de colores en fachadas, cerramientos, entre otras.

Figura N° 61
Esquema de las Acciones Tramo Pasaje León Negro,
Sierra Nevada y Diaguitas



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Junto a esto, se prevé arborizar el paseo y aumentar las superficies de áreas verdes, seleccionando aquellas que sean idealmente nativas de bajo consumo hídrico.

También se instalará nuevo mobiliario urbano y equipamiento, como bancas, juegos en obra (ping-pong, mesas de ajedrez), máquinas de ejercicio y juegos infantiles que incorporan modelos inclusivos, y un nuevo modelo de luminaria de ahorro energético para todo el barrio.

La Guía tiene la misión de fortalecer la percepción que tienen los vecinos del entorno construido que caracteriza a su unidad barrial, tanto en aquellos barrios consolidados como en los que presentan problemas de deterioro urbano. En este último caso, se prevé que las intervenciones del espacio público permitan también fomentar la integración y cohesión social, y con esto la calidad de vida de sus habitantes.

Para el presente Plan se incorporan dos mejoramientos de barrios: Barrio Cooperativas Colón Oriente y Barrio San Pascual y La Capitanía.

El anhelo es generar en ambos paseos el soporte para el desarrollo de múltiples actividades en el espacio público. Esto a través de la instalación de mobiliario flexible que convoque a la convivencia de usuarios mixtos, y de un aumento de la cantidad de áreas verdes que hagan del paseo un lugar con mayor confort ambiental.

Figura N° 62

Imagen de Sector de Calle Diaguitas en su Estado Actual y su Visión Futura



Paseo en calle Los Vilos [código: 4-04]

El paseo Los Vilos se extiende desde Av. Cristóbal Colón en el norte hasta la calle Patricia en el sur. El tratamiento del paseo propuesto considera las mismas operaciones descritas para el Paseo Diaguitas.



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Con esto se busca que haya una ocupación constante por parte de los vecinos y las vecinas de los exteriores, que permita mejorar la vida de barrio, a través de espacios públicos de calidad para el desarrollo de distintas actividades recreativas y de interacción social.

En ambos paseos conviven además distintos modos de movilidad, al generarse zonas de circulación peatonal, en convivencia con calles de uso compartido propuestas para el barrio, donde pueden transitar automóviles y ciclos en conjunto, con una velocidad máxima de 30 km/h.

La segunda operación de mejoramiento del espacio público se enfoca en la generación de una malla de movilidad con zonas de uso compartido para las calles del interior del barrio Colón Oriente y Cooperativas. Esto, rescatando la trama urbana existente, al aprovechar algunas de sus vías para hacerlas Zonas 30, con uso compartido de automóviles y ciclos, congregando distintos modos de transporte en un mismo sistema.



Figura N° 63
Imagen de Sector de Calle Los Vilos en su
Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría
Urbana.

El sistema de movilidad se conecta a su vez a un sistema de plazas barriales que definen la morfología e imagen actual del barrio. Se valora altamente su presencia, pero en el diagnóstico se identificó que no son muy utilizadas y algunas presentan signos de deterioro. Creemos que se debe a que todas presentan una composición y forma similar, imposibilitando que los habitantes generen vínculos de identidad respecto a ellas.

Por lo mismo, la idea es dotarlas de nuevos trabajos de suelos, equipamiento y soportes para distintas actividades, basados en la caracterización de la población a la que congregan. Así, se generarían distintos tipos de plaza dentro del mismo sistema, que puedan congrega a distintos usuarios según su uso específico.

En las Figuras que se ofrecen a continuación se pueden observar ejemplos de acciones para el sistema de plazas barriales.

La tercera operación se orienta en mejorar la movilidad y el espacio público de los principales ejes articuladores que integran el barrio Colón Oriente y Cooperativas.

En esta línea, se busca rescatar los bordes del barrio. Primero, con la creación de nuevas áreas verdes lineales para la comunidad, al consolidar como avenidas parques la Av. Padre Hurtado en el borde poniente y Av. Paul Harris en el borde oriente. También se efectuarán ciclovías en las calles principales que lo rodean: Av. Padre Hurtado, Av. Paul Harris y Nueva Bilbao, además de una por Vital Apoquindo.

Por otro lado, considerando las calles principales en dirección poniente-oriental, se propone un mejoramiento de espacio público para la calle Río Guadiana, constituir una avenida parque en la Av. Cristóbal Colón, el mejoramiento de la calle Patricia, la realización de una nueva ruta verde en Alexander Fleming, y la consolidación de un parque lineal en la calle Vía Láctea, cuyas

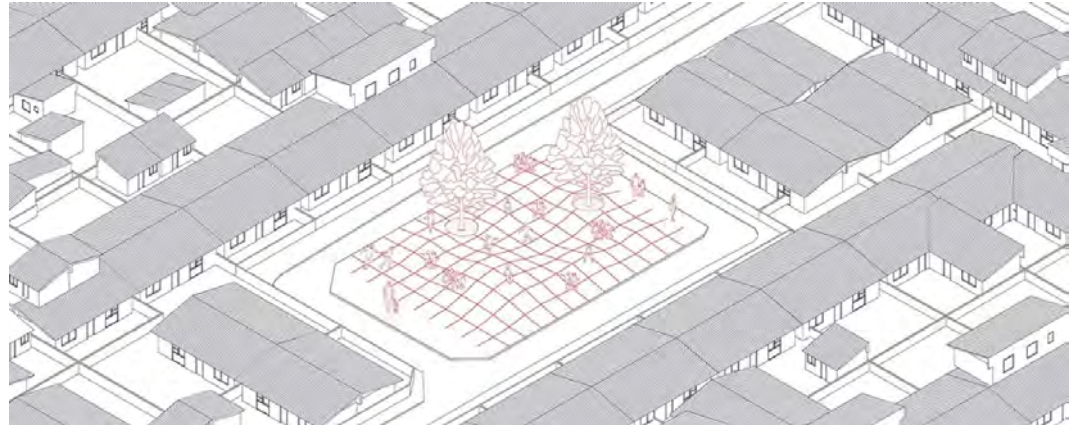


Figura N° 64
Composición de Plazas Existentes

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría
Urbana.

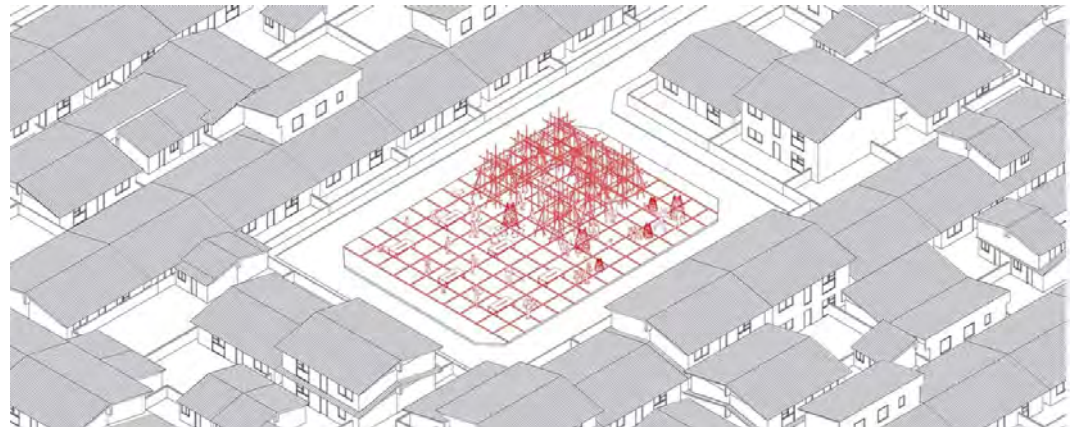
acciones se pueden observar en la Figura N° 52, con el propósito de lograr un espacio más dinámico y flexible, con mixtura de programas y usos; zonas de juegos infantiles, áreas de descanso, rutas deportivas, zonas de ejercicios, y caniles para perros; además, el reemplazo del pasto por vegetación de bajo consumo hídrico y la plantación de nuevos árboles.

Figura N° 65
Plaza con Trabajo de Suelo Lúdico para Niños



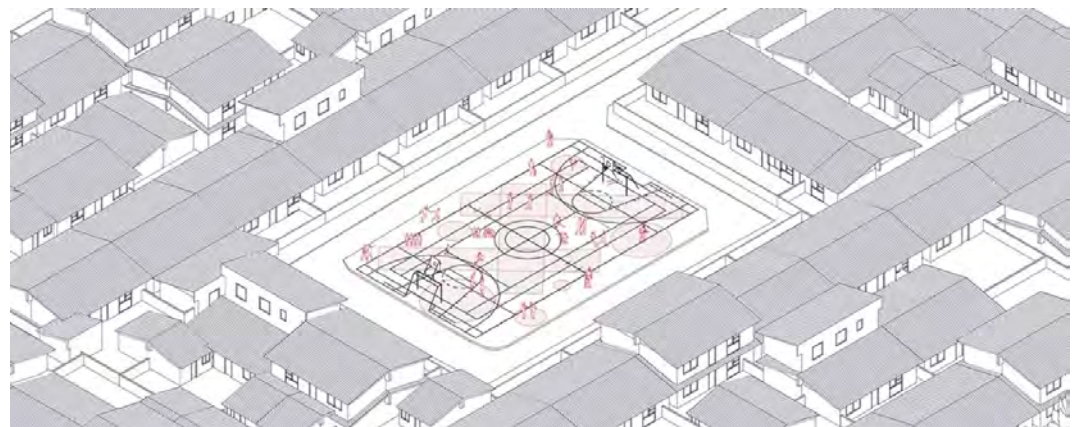
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 66
Plaza con Soporte Móvil para la Generación de Actividades



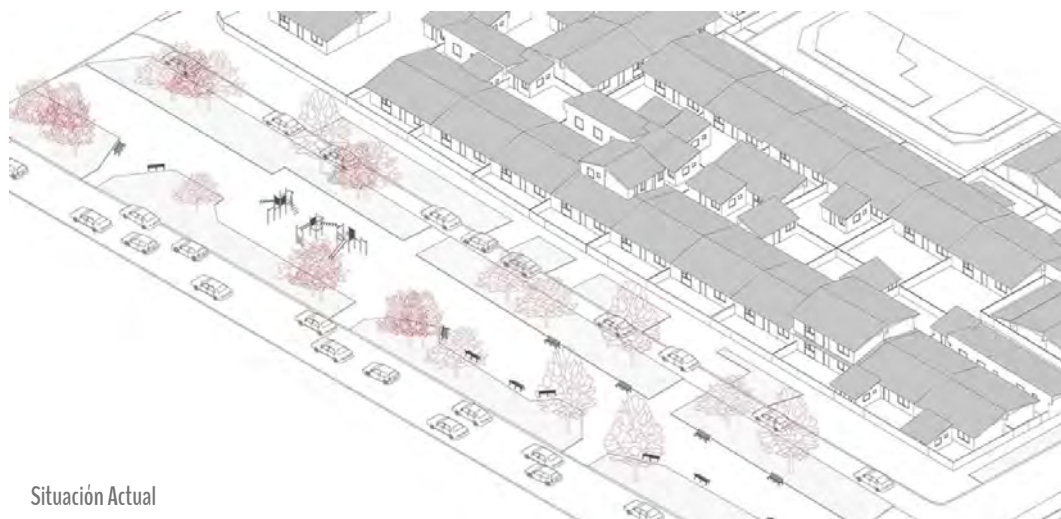
Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 67
Plaza Deportiva con Cancha y Zonas de Juegos



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 68
Consolidación Parque Lineal calle Vía Láctea en su
Estado Actual y Visión Futura



Situación Actual



Situación Propuesta

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 69
Imagen de Sector de Calle Patricia en su
Estado Actual y su Visión Futura

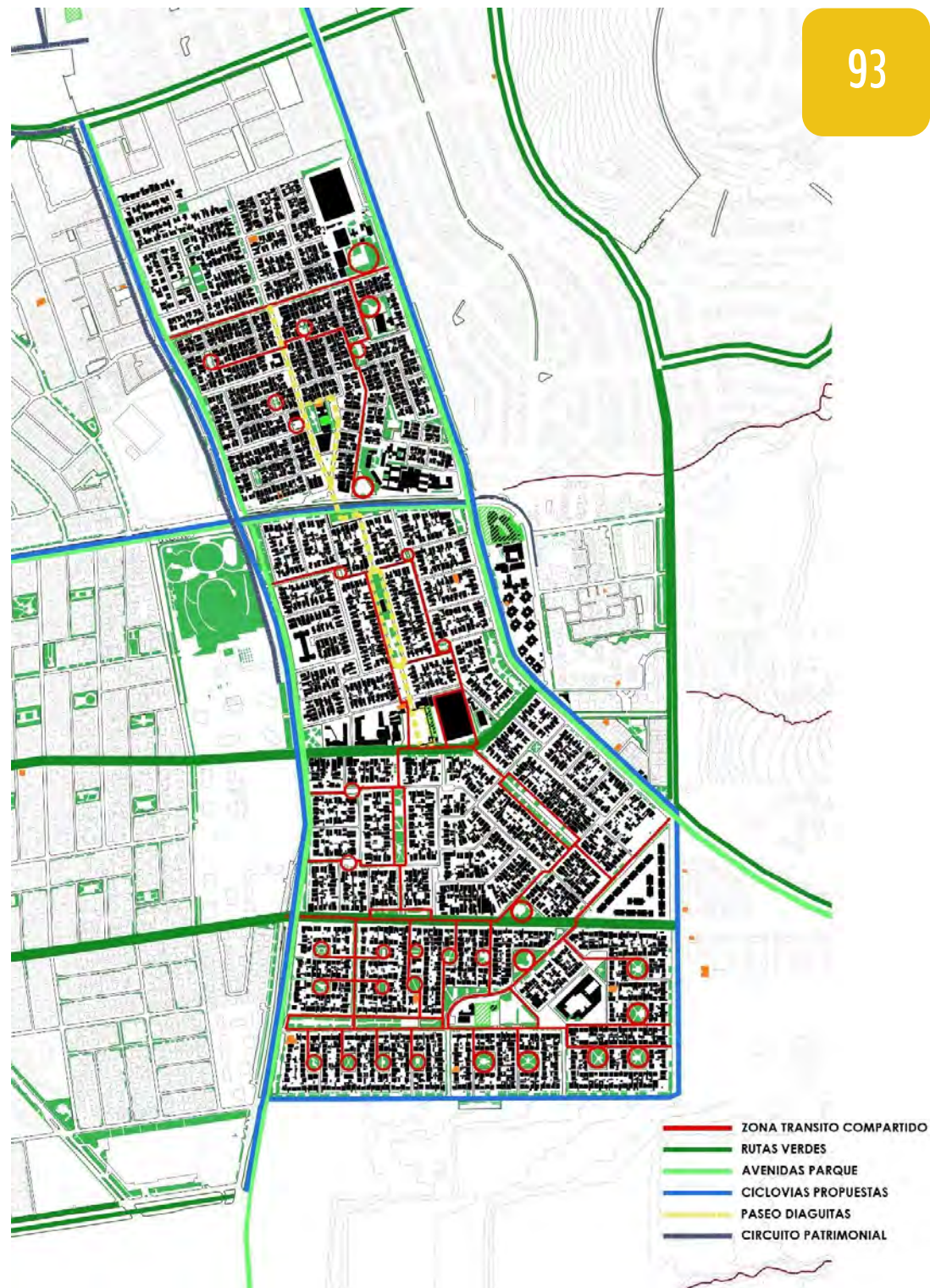


Situación Actual

Situación Propuesta

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 70
Esquema de Estrategias, Proyectos y/o Acciones en
Barrio Colón Oriente y Cooperativas



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.



Situación Actual



Situación Propuesta

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 71
Imagen de Sector de Calle Pichidangui
en su Estado Actual y su Visión Futura



Figura N° 72

Axonométrica de Estrategias, Proyectos y/o Acciones en Barrio Colón Oriente y Cooperativas

95



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Categoría: MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO

Agrupar operaciones enfocadas en la recuperación, creación y mejoramiento de espacios públicos en áreas que expresan un déficit de equipamiento, seguridad y/o un ordenamiento poco eficiente del espacio urbano existente, con el fin de incentivar la calidad de vida de las personas y promover el desarrollo urbano de la comuna.

Se trata generalmente de la recuperación de plazas y parques, la mejora de nodos de intersección entre vías con alta demanda peatonal, la propuesta de paseos peatonales, entre otras rehabilitaciones.

mejoramiento espacio público canal san carlos [código: 4-14]

Figura N° 73

Imagen del Espacio Público del Canal San Carlos en su Estado Actual y su Visión Futura



Los nuevos espacios públicos propuestos han de ser lugares dinámicos y flexibles, con el fin de que puedan recibir diversos usos y atender a las diversas demandas de actividades por parte de la comunidad. Otro aspecto importante es que se prevé que incorporen siempre en sus parámetros de diseño la inclusividad y que sean capaces de acoger a diversos tipos de usuarios, pudiendo congregarse de forma armónica a diferentes rangos etarios y géneros.

Para este Plan se seleccionaron tres lugares a intervenir: Canal San Carlos, Rotonda Atenas y el Parque Los Dominicos, que no propone un proyecto nuevo, sino una mantención.

El Canal San Carlos se emplaza en el límite comunal con Providencia, colindante a la Av. Mariano Sánchez Fontecilla. Actualmente el canal presenta un notorio estado de deterioro. Se identifica la oportunidad de intervenir con el fin de generar un parque urbano en su cauce que se conecte con la avenida parque propuesta para la Av. Sánchez Fontecilla.

mejoramiento espacio público rotonda atenas [código: 4-16]

97

Figura N° 74
Imagen del Espacio Público para la Ronda
Atenas



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

En una consulta ciudadana realizada por la municipalidad en febrero del 2020, donde participaron 12.410 personas, una de las tres preguntas refería a si estaban de acuerdo o no con la construcción de un paseo mirador sobre la Ronda Atenas. El 74,53% indicó aprobar la iniciativa.

La propuesta consiste en un paseo peatonal y una ciclovía bidireccional en el paso sobre nivel. Para esto, se eliminaría una de las cuatro vías, quedando el tránsito con dos pistas hacia el oriente y una al poniente. La ciclovía quedaría bordeada por franjas de áreas verdes que la segregarían tanto de los automóviles como del paseo peatonal. En la extensión del paseo se instalarán bancas y otros mobiliarios urbanos que lo complementen. Por otro lado, se aumentará la superficie de áreas verdes de la rotonda, en la cual se interceptan importantes rutas verdes propuestas para la comuna.

El tramo por intervenir tiene 400 metros de longitud y tendría accesos mediante escaleras y rampas ubicadas al centro de la rotonda.

mantención parque los dominicos [código: 4-18]

El año 2021 se realizó el mejoramiento del Parque Los Dominicos bajo la asesoría del arquitecto y paisajista Juan Grimm junto a Hans Muhr. El proyecto requiere de futuras fases de mantenimiento relacionadas principalmente con su carácter patrimonial, las que hacen necesario incluirlo en este conjunto de obras a proponer para el PIIMEP.

El Parque Los Dominicos es Zona Típica desde el año 1983, según el D.S. N° 1296. El mismo Decreto que declaró a la Iglesia San Vicente Ferrer, emplazada en el parque. Junto a esto también es de suma relevancia el hecho de que se constituye como el remate de una de las avenidas más relevantes de la capital, el eje constituido por la Av. Alameda del Libertador General Bernardo O'Higgins, Av. Providencia y Av. Apoquindo.

Figura N° 75

Mejoramiento Parque Los Dominicos



Sumado a esto, presenta una serie de usos simultáneos y heterogéneos que lo dotan de características particulares: es sitio de culto, por medio de la iglesia y el convento de la orden de los dominicos; feria de artesanía, sitio de gastronomía y talleres, a través de la presencia del Pueblito de Los Dominicos; parte del sistema de sitios culturales y educativos de la comuna, debido al Museo de Cera de Las Condes; feria de frutas y verduras, mediante la Feria Los Dominicos; servicios municipales, al ubicarse en él la Dirección de Desarrollo Comunitario y el Círculo de Encuentro del Adulto Mayor Los Dominicos; lugar de deportes, a través de su cancha de patinaje, además del desarrollo de deporte al aire libre en las explanadas; parte del sistema de la red de Metro de Santiago, con la estación Los Dominicos, actual remate de la Línea 1; zona de esparcimiento y juegos; e importante sitio turístico del sector oriente de la capital.

Sobre la base del reconocimiento de su valor histórico y patrimonial, las obras buscan dar cabida a la multiplicidad de actividades que se realizan en el parque, manifestando sus atributos y virtudes a través de las distintas intervenciones de arquitectura y paisajismo.

Junto a la consolidación de nuevos senderos y paseos peatonales en el interior del parque, operación amparada por la eliminación de las circulaciones vehiculares que lo atravesaban, se concentraron los servicios y equipamientos en la zona oriente, liberando el poniente para el esparcimiento y goce. Esta zona se complementó con dos fuentes y un estanque que representan la presencia histórica del agua en este sector de la comuna, a través de vertientes naturales que se emplazan en el parque.

Respecto al paisajismo, se plantaron 654 árboles y 2.816 arbustos nuevos que complementen la vegetación existente y doten de carácter a las distintas zonas del parque.

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

La última propuesta de mejoramiento de espacio público es la recuperación de pasajes públicos en sectores de alta densidad.

Debido a la escasez de áreas verdes en estos sectores, se propone rehabilitar los pasajes públicos que han quedado urbanizados entre proyectos de edificios en altura. El objetivo es implementar un diseño paisajístico, que los provea de nuevos árboles y superficies vegetales, y un diseño de espacio público, con mobiliario y equipamiento que permitan que la comunidad se beneficie de estos espacios en desuso.

Estos pasajes actualmente son lugares deteriorados, ya que a pesar de que son públicos, están en abandono o son utilizados por algunas de las torres de departamentos para dejar objetos o como estacionamientos informales.

Uno de los objetivos del proceso de diseño es que haya participación de la comunidad, para que el proyecto reúna sus ideas y anhelos. Por otro lado, la caracterización de la

población vecina a los pasajes, permite identificar qué programas son requeridos para la comunidad, asegurando que se constituyan como puntos activos.

Los programas posibles incluyen: zonas de juegos infantiles didácticos, máquinas de deporte y zonas para la realización de deporte comunitario al aire libre, áreas de estancia, descanso y encuentro puntos de lectura al aire libre que impulsen el intercambio de libros entre los vecinos, huertos urbanos coordinados por la comunidad con ayuda de la municipalidad, zonas de ajedrez y taca-taca, entre otros.

También se propone plantar plantas aromáticas y comestibles con información científica y de cuidado por medio de una aplicación para la comunidad, como también bebederos de aves y árboles frutales, que conecten a las personas con la biodiversidad urbana de nuestra comuna.

Para el presente Plan se seleccionaron dos pasajes: Pasaje Lorena Warren / Los Militares y Pasaje Cristóbal Colón / Hernando de Magallanes.

recuperación pasaje lorena warren [código: 4-30]

Se ubica al oriente de la intersección de Los Militares con Warren Smith. Tiene 35 metros de longitud y 7 metros de ancho aproximadamente.

Actualmente está cerrado con una barrera liviana, y uno de los edificios vecinos tiene contenedores de basura en su interior.

Posee algunos árboles, pero no están en buenas condiciones.

Se propone un camino central curvo con vegetación a ambos costados, que desemboca en un fondo programático con zonas de juegos infantiles y máquinas de ejercicios, según las necesidades de la comunidad. El camino contiene bancas en algunos tramos de sus bordes para generar zonas de estancia.

Figura N° 76

Recuperación Pasaje Lorena Warren Estado
Actual y su Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

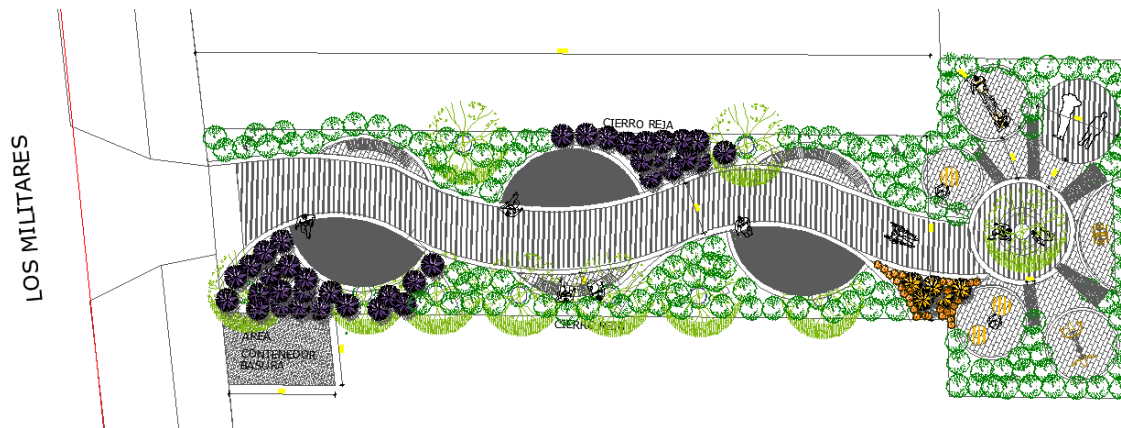


Figura N° 77
Recuperación Pasaje Lorena Warren –
Propuesta de Planta

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

recuperación pasaje colón [código: 4-26]



Figura N° 78
Recuperación Pasaje Colón Estado Actual y su Visión Futura



Se ubica al poniente de la intersección de Av. Cristóbal Colón con Hernando de Magallanes. Tiene 98 m de longitud y 9,7 m de ancho aproximadamente.

Posee hileras de árboles en ambos costados del pasaje, las cuáles se encuentran en buenas condiciones. Una de las intenciones es mantenerlas y consolidarlas con nuevas especies arbóreas.

Al igual que en el caso anterior, se proyecta separar los programas a proponer de los edificios contiguos con un borde de vegetación.

Así, la concentración de usos se dispone en el centro del pasaje, a través de un camino y varias paradas programáticas en su extensión. Cada parada contendrá mobiliario y equipamiento específico dirigido a los distintos usuarios.

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Se propone estudiar la implementación de cuatro circuitos de interés patrimonial en la comuna: Los Dominicos, El Golf y Cerro San Luis.

La propuesta busca dar una lectura unitaria, actualmente inexistente, a la alta presencia de Monumentos Históricos e Inmuebles de Conservación Histórica en Las Condes, agrupándolos por proximidad en cada uno de los tres circuitos propuestos y surtiéndolos de intervenciones menores que los reconozcan y valoricen bajo un mismo lenguaje de operación patrimonial.

Se plantea la posibilidad de ejecutar las siguientes operaciones: utilizar franjas de tratamiento de suelo particular frente a las obras patrimoniales, siendo posible la

opción de usar piedra y/o adoquines debido a la nobleza del material y a su ya reconocida utilización en edificios de carácter patrimonial. La idea es que las franjas sirvan para señalar las obras a los peatones del circuito, pero también para disminuir la velocidad de los automóviles y ciclos frente a las obras protegidas, anunciando su presencia en la vía. Se prevé también dotarlos de una iluminación especial, de carácter escenográfico, exceptuando en casos donde se trate de viviendas particulares en uso. Y, por último, instalar elementos de señalización e información que los identifiquen y den cuenta de su historia. Todas estas operaciones se postulan con el fin de dar cuenta de su relevancia histórica y arquitectónica para la ciudad.

circuito patrimonial los dominicos **[código: 5-01]**

Se propone un circuito patrimonial para la zona oriente de la comuna, denominado Los Dominicos. El nombre se genera por el hecho de estar ubicado el parque en su centro. Su recorrido aúna ocho obras patrimoniales: una Zona Típica, tres Monumentos Históricos, tres Inmuebles de Conservación Histórica y un Sitio de Interés Patrimonial. El circuito, en dirección poniente a oriente, comienza con el Edificio y Parque del Instituto Cultural de Las Condes, declarado Monumento Histórico por el DS N° 68 del año 1981, que hoy es sede del Centro Cultural de Las Condes. Formó parte de la antigua chacra El Rosario donde a mediados del Siglo XIX se construyó la casona.

Su trazado continúa por Av. Apoquindo, una de las vías más importantes de Santiago. En la intersección con Tomás Moro se proyecta por dicha vía hasta la Casa Presidencial Tomás Moro, adquirida en 1971 por el Estado chileno para ser la residencia presidencial de Salvador Allende y su familia. Fue declarada Monumento Histórico por el DS N° 2130 del año 2006.

En el remate de Av. Apoquindo se ubica la Zona Típica Parque Municipal de Los Dominicos en la que se emplaza el Monumento Histórico Iglesia San Vicente Ferrer. Ambos declarados por el DS N° 1296 del año 1983.

Desde el Parque Los Dominicos hacia el norte, se emplaza el Observatorio Astronómico Nacional de Chile (OAN), Inmueble de Conservación Histórica ubicado en la cima del Cerro Calán desde la década del 60.

Desde el Parque Los Dominicos hacia el sur, siguiendo el trayecto por Av. Padre Hurtado, se emplaza la Casona Santa Rosa de Apoquindo y su parque, conjunto declarado Inmueble de Conservación Histórica por el Plan Regulador Comunal y que pertenece a la Municipalidad de Las Condes desde el año 2008.

Partiendo de la Casona Santa Rosa de Apoquindo en dirección hacia el oriente, por Av. Cristóbal Colón, se emplaza próximo a la intersección de dicha vía con Av. Paul Harris el Consultorio Aníbal Ariztía, cuyo edificio antiguo es Inmueble de Conservación Histórica según el Plan Regulador Comunal.

El circuito patrimonial concluye en los Baños de Apoquindo, antiguos baños medicinales que se emplazaban en el remate de los que hoy es Av. Cristóbal Colón. Si bien hoy no existen como complejo, aún hay vestigios de lo relevantes que fueron, al ser expresión de la importante presencia de las aguas cordilleranas que caracterizan a la comuna. Debido a esta carga histórica y natural, el lugar es declarado en esta propuesta como sitio de interés patrimonial.

Figura N° 79
Plano de Ubicación de Obras en Circuito Patrimonial Los Dominicos

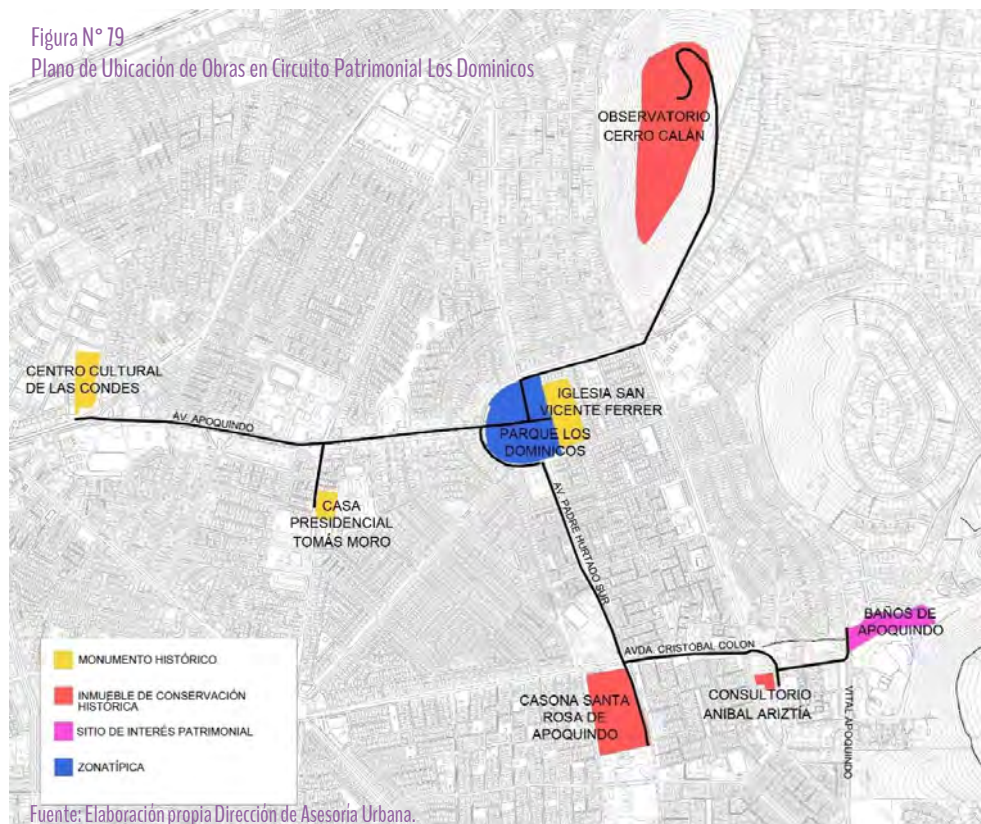
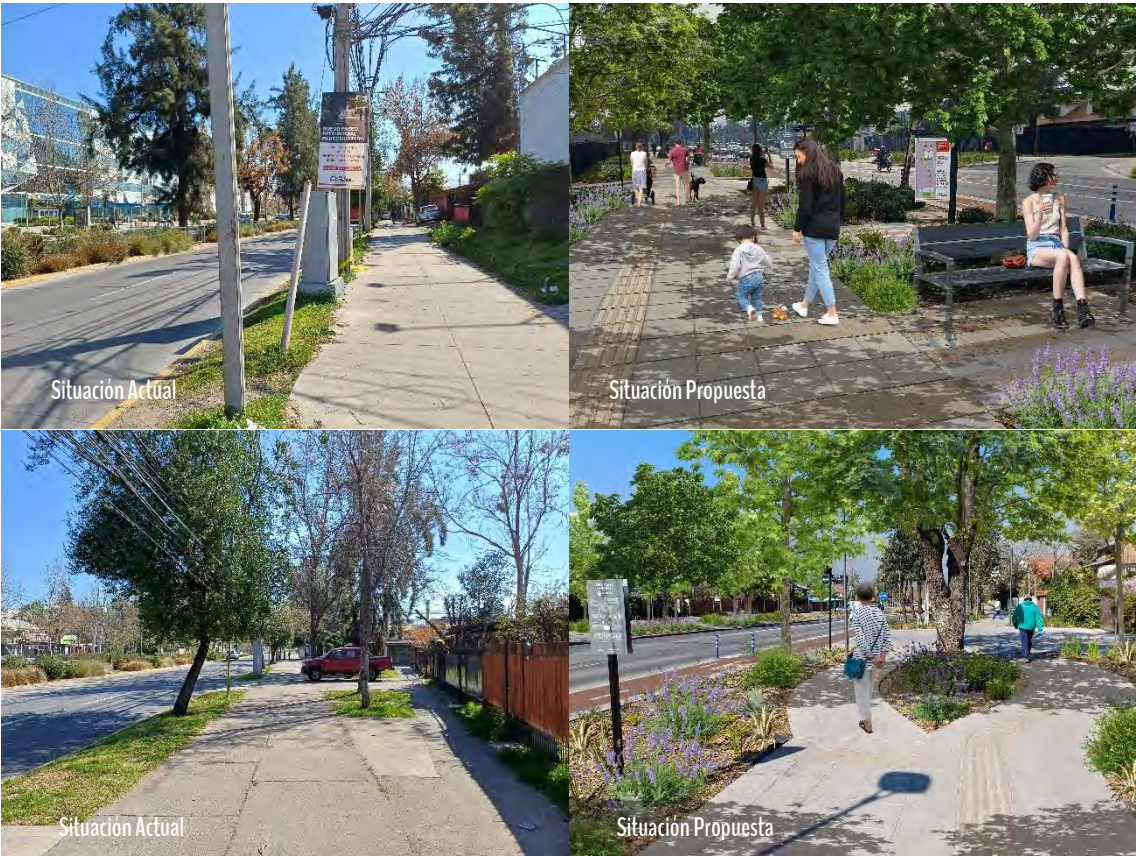


Figura N° 80
Imágenes de Edificaciones Patrimoniales
en Circuito Patrimonial Los Dominicos

Fuente: Fotografías 1, 2 y 3 Consejo
Monumentos Nacionales, en:
<https://www.monumentos.gob.cl/>. Fotografía
4 en Google Maps.

Figura N° 81
Circuito Patrimonial Los Dominicos – Tramo
Av. Padre Hurtado en su Estado Actual y su
Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

Figura N° 82
Circuito Patrimonial Los Dominicos – Tramo
Av. Tomás Moro en su Estado Actual y su
Visión Futura



Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría Urbana.

circuito patrimonial el golf [código: 5-03]

Se propone un circuito patrimonial para los barrios El Golf Norte y El Golf Sur, lugares históricos y de gran relevancia arquitectónica en la comuna.

En el barrio El Golf Norte se emplazan la parroquia Nuestra Señora de Los Ángeles y la embajada de España, ambos Inmuebles de Conservación Histórica. Además de un número importante de edificios de oficina y vivienda en altura que dotan al barrio de un carácter más contemporáneo.

En el barrio El Golf Sur se encuentran las dos Zonas de Conservación Histórica declaradas y protegidas en el Plan Regulador Comunal: Av. Presidente Errázuriz y Av. Gertrudis Echeñique. Además, se ubica uno de los Monumentos Históricos de la comuna: la Casa de Asturias N° 400 (D.S. N° 126, 2010), y varios Inmuebles de

Conservación Histórica declarados en el Plan Regulador Comunal, como el Colegio Verbo Divino, la Embajada de Alemania y la Embajada Británica.

El circuito por estas significativas obras de interés patrimonial se complementa con la existencia de importantes lugares culturales en el sector, como el Paseo de las esculturas de La Pastora, el Teatro Municipal de Las Condes y la Plaza Perú, donde se realiza la Feria de los Anticuarios.

Se propone generar una zona de vialidad compartida en Gertrudis Echeñique y un tratamiento particular de suelo frente a los edificios patrimoniales, en este caso la Embajada Británica. Además de proveer al edificio de elementos de señalización que identifique su relevancia patrimonial y den información sobre su historia.

Figura N° 83
Plano de Ubicación de Obras en Circuito Patrimonial El Golf



Figura N° 84

Parte del Circuito Patrimonial El Golf en
calle Gertrudis Echenique en su Estado
Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría
Urbana.



circuito patrimonial cerro san luis [código: 5-04]

En directa relación con el circuito patrimonial presentado anteriormente para los barrios El Golf Norte y El Golf Sur, se propone uno para el Cerro San Luis, uno de los cerros islas de la comuna. Ambos circuitos están físicamente conectados por la Av. Presidente Riesco, que además conecta al Cerro San Luis con la Escuela Militar, que fue diseñada en 1943 por el arquitecto Juan Martínez Gutiérrez, destacado arquitecto chileno de origen español. Si bien no cuenta con protección sí se considera de interés patrimonial debido a su imponente y notable arquitectura. Existe un loteo del año 1946 en la ladera sur del cerro isla San Luis. Parte de sus edificaciones son significativas obras modernas y contemporáneas de la arquitectura chilena.

Se efectuó una revisión bibliográfica de textos que refiriesen a la presencia de obras de la arquitectura moderna en Las Condes. Uno de ellos fue el libro “Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile, 1950-1970”, cuyo autor es el arquitecto Pablo Altikes. En él, 7 de las 50 obras investigadas por el autor se emplazan en el Cerro San Luis. Todas ellas fueron incluidas en este circuito. También se revisó el archivo de la Revista AOA, de la Asociación de Oficinas de Arquitectos de Chile, donde se hallaron dos obras del arquitecto Mario Pérez de Arce, incluida su vivienda particular, las que también fueron añadidas al presente circuito patrimonial moderno.

Resulta interesante la presencia de un alto número de casos de obras emblemáticas de la arquitectura moderna chilena en un mismo loteo. Por ello, a modo de revisión e investigación patrimonial, se propone un recorrido que pase por todas ellas.

Figura N° 85

Parte del Circuito Patrimonial Cerro San Luis
en su Estado Actual y su Visión Futura

Fuente: Elaboración propia Dirección de Asesoría
Urbana.

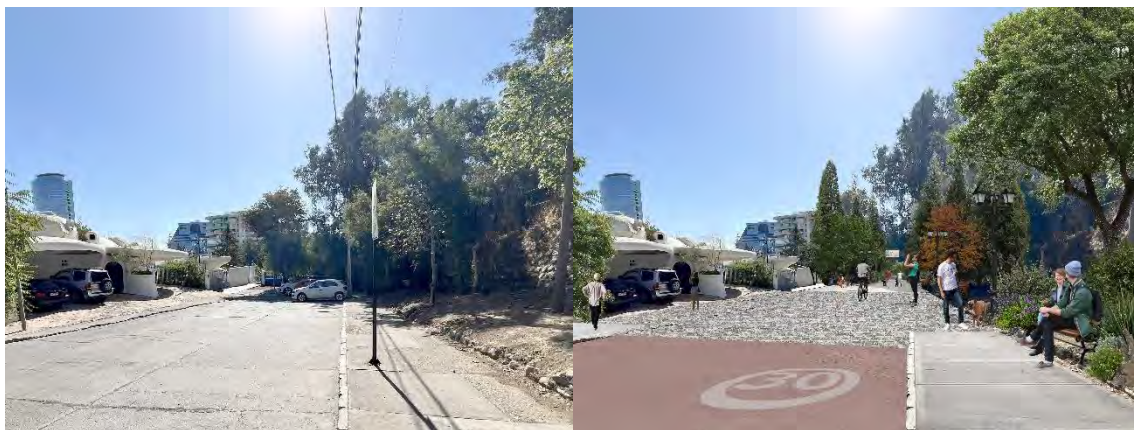
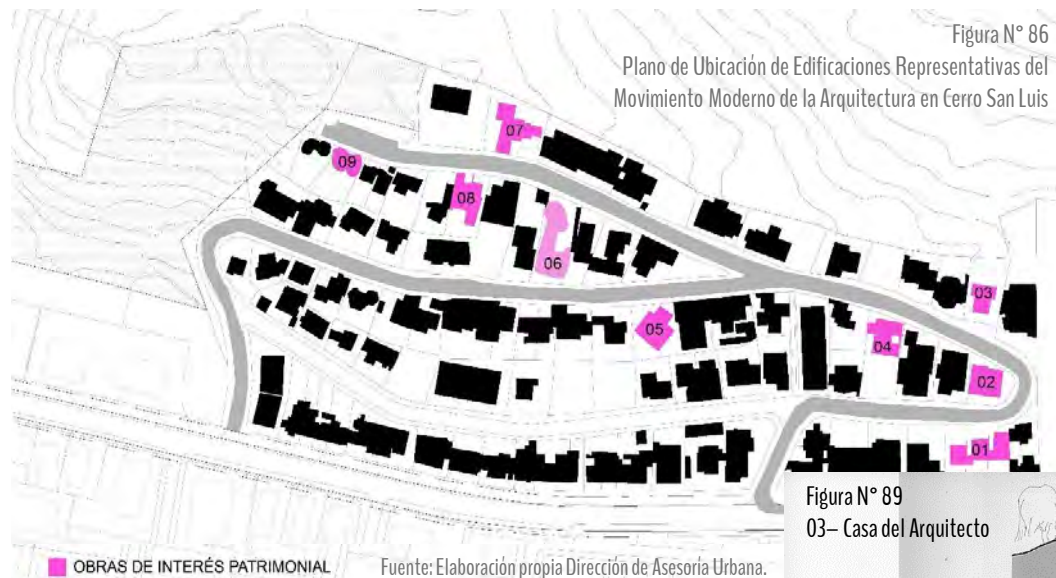


Figura N° 86
Plano de Ubicación de Edificaciones Representativas del
Movimiento Moderno de la Arquitectura en Cerro San Luis



La información principal de cada caso, extraída primariamente del libro referenciado, junto a su imagen se presentan en las Figuras siguientes.

Figura N° 89
03– Casa del Arquitecto

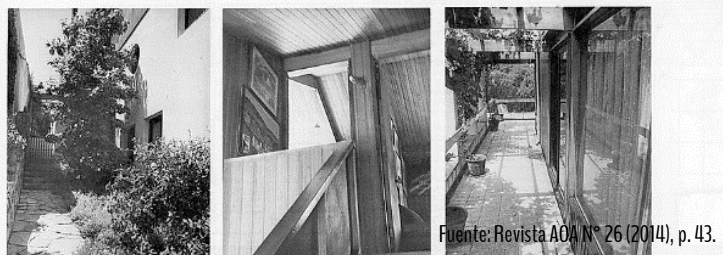
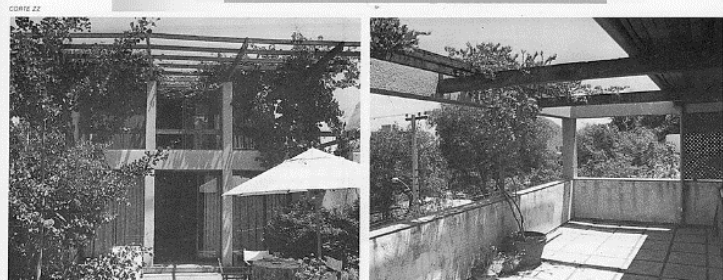
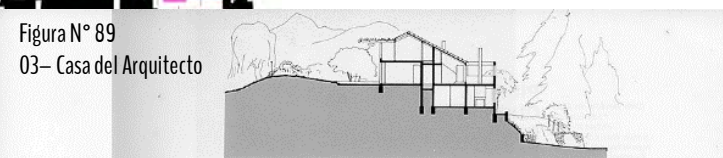


Figura N° 87
01 – Departamentos Presidente Riesco

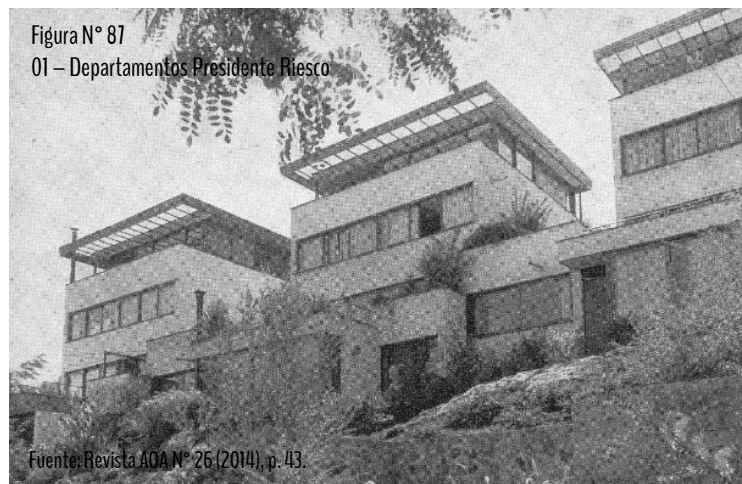
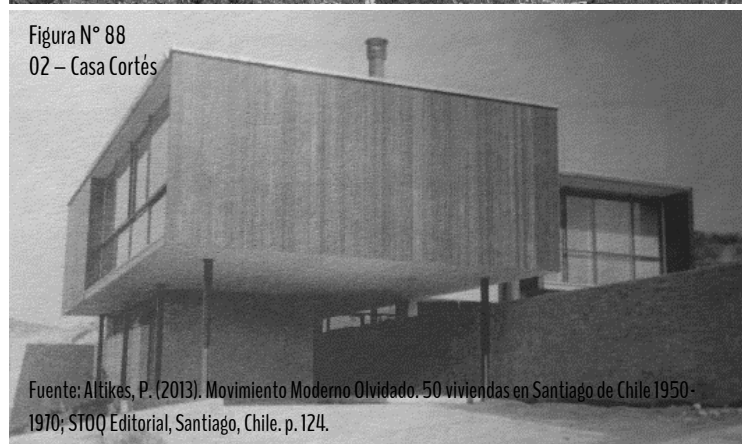


Figura N° 88
02 – Casa Cortés



Fuente: Altikes, P. (2013). Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STOQ Editorial, Santiago, Chile. p. 124.

01.
Tipología:
Inmueble _ Vivienda
Arquitecto(s):
Mario Pérez de Arce
Fecha:
1970

02.
Tipología:
Inmueble _ Vivienda
Arquitecto(s):
Jorge Costabal y Alejandro Méndez
Fecha:
1956

03.
Tipología:
Inmueble _ Vivienda
Arquitecto(s):
Mario Pérez de Arce en asociación con Mario Pérez de Arce A.
Fecha:
1983
Superficie:
140 m²

Figura N° 90
04 – Casa Balada

Fuente: Altikes, P. (2013). Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STOQ Editorial, Santiago, Chile. p. 120.

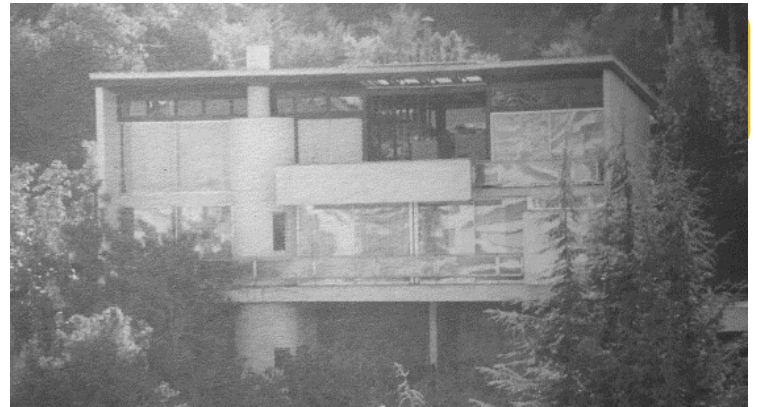


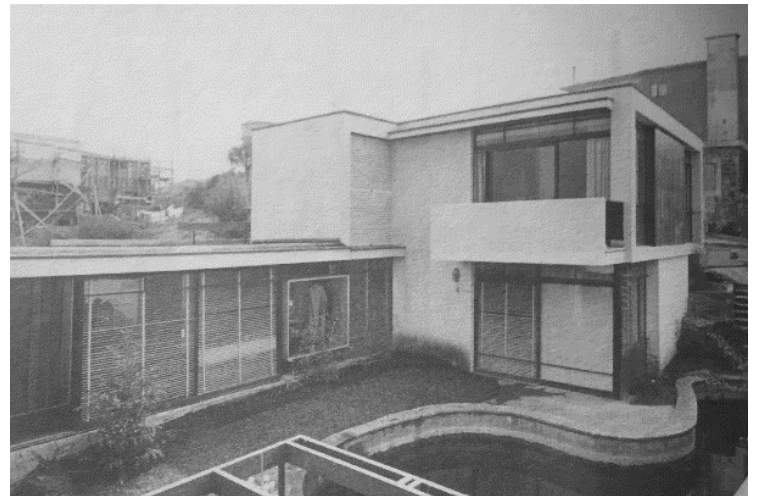
Figura N° 91
05 – Casa Figueroa

Fuente: Altikes, P. (2013). Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STOQ Editorial, Santiago, Chile. p. 116.



Figura N° 92
06 – Rechmeier – Siewekw

Fuente: Altikes, P. (2013). Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STOQ Editorial, Santiago, Chile. p. 112.



04.
Tipología:
Inmueble _ Vivienda
Arquitecto(s):
Ramón Méndez B.
Fecha:
1968

05.
Tipología:
Inmueble _ Vivienda
Arquitecto(s):
Mario Recordón y Alberto Sartori
Fecha:
1968

06.
Tipología:
Inmueble _ Vivienda
Arquitecto(s):
Pablo Hegedüs y Carlos Bravo
Fecha:
1958



Figura N° 93
07 – Casa Grez

Fuente: Altikes, P. (2013). Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STOQ Editorial, Santiago, Chile. p. 108.

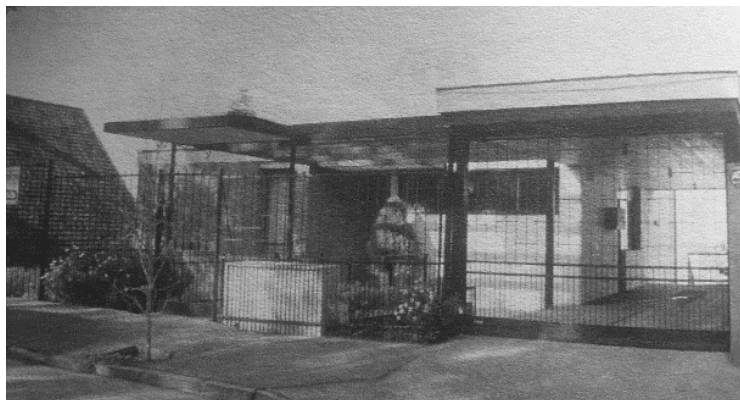


Figura N° 94
08 – Casa Leclerc – Valderrama

Fuente: Altikes, P. (2013). Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STOQ Editorial, Santiago, Chile. p. 104.

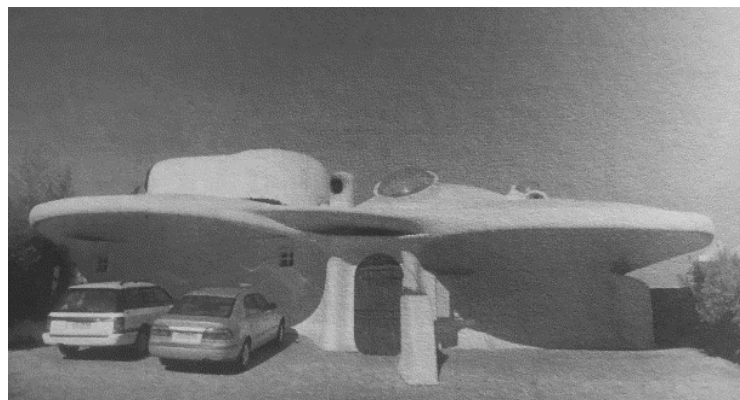


Figura N° 95
09 – Casa Galleguillos

Fuente: Altikes, P. (2013). Movimiento Moderno Olvidado. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STOQ Editorial, Santiago, Chile. p. 100.

07.
Tipología:
Inmueble _ Vivienda
Arquitecto(s):
Carlos A. Cruz Claro
Fecha:
1964

08.
Tipología:
Inmueble _ Vivienda
Arquitecto(s):
Hermógenes Pérez S. y Luz Valderrama
Fecha:
1958

09.
Tipología:
Inmueble _ Vivienda
Arquitecto(s):
Jaime Galleguillos
Fecha:
1978

La priorización de los proyectos, desde la perspectiva técnica como comunitaria (según el proceso de participación ciudadana), si bien no es vinculante, establecerá un conjunto de luces para el Concejo Municipal, quien deberá priorizar los proyectos y luego aprobar este Plan. Por tanto, las estrategias, proyectos y/o acciones que aquí se han presentado responden a criterios técnicos y a los fundamentos expuestos en el acápite O4B. Criterios de Selección de Proyectos.





índice de figuras y tablas

Figura N° 1	: Imagen Objetivo para el Paisaje Natural Precordillerano	11	Figura N° 27	: Imágenes de la Av. Tomás Moro en su Estado Actual y su Visión Futura	69
Figura N° 2	: Estrategias, Proyectos y/o Acciones para el Paisaje Natural Precordillerano	11	Figura N° 28	: Perfil Tipo Ruta Verde Av. Chesterton – Tomás Moro	69
Figura N° 3	: Imagen Objetivo para la Infraestructura Verde Sustentable	15	Figura N° 29	: Imágenes de Ciclovía en Av. Plaza en su Estado Actual y su Visión Futura	71
Figura N° 4	: Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Infraestructura Verde Sustentable	16	Figura N° 30	: Imágenes de la Ciclovía La Gloria – Rosa O'Higgins en su Estado Actual y su Visión Futura	71
Figura N° 5	: Imagen Objetivo para la Red de Movilidad Integrada	21	Figura N° 31	: Imágenes de la Ciclovía Los Pozos (remate Martín de Zamora) en su Estado Actual y su Visión Futura	72
Figura N° 6	: Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Red de Movilidad Integrada	22	Figura N° 32	: Imágenes de calle La Capitanía en su Estado Actual y su Visión Futura	72
Figura N° 7	: Imagen Objetivo para los Espacios Públicos Inclusivos	33	Figura N° 33	: Imágenes de calle Félix De Arnesti en su Estado Actual y su Visión Futura	73
Figura N° 8	: Estrategias, Proyectos y/o Acciones para los Espacios Públicos Inclusivos	33	Figura N° 34	: Imágenes de calle Nuestra Señora de los Ángeles en su Estado Actual y su Visión Futura	73
Figura N° 9	: Imagen Objetivo para la Identidad y Memoria	39	Figura N° 35	: Imágenes de calle Las Torcazas en su Estado Actual y su Visión Futura	73
Figura N° 10	: Estrategias, Proyectos y/o Acciones para la Identidad y Memoria	39	Figura N° 36	: Imágenes de la calle Flor de Azucena en su Estado Actual y su Visión Futura	74
Figura N° 11	: Imagen Objetivo Integral	43	Figura N° 37	: Imágenes de la calle Cerro El Plomo en su Estado Actual y su Visión Futura	74
Figura N° 12	: Propuesta PIIMEP Las Condes	46	Figura N° 38	: Imágenes de la Consolidación de Av. Paul Harris en su Estado Actual y su Visión Futura	75
Figura N° 13	: Trazado Parque Pie Andino y Camino Pie Andino en el Plan Regulador Comunal y Trazado Alternativo	58	Figura N° 39	: Perfil Tipo Consolidación de Av. Francisco Bulnes Correa Tramo Camino El Alba – República de Honduras	75
Figura N° 14	: Sendero de Conexión	59	Figura N° 40	: Imágenes de la Consolidación de la Av. Francisco Bulnes Correa en su Estado Actual y su Visión Futura	76
Figura N° 15	: Acceso Parque Cordillera Avenida Plaza Sur	59	Figura N° 41	: Imágenes del Corredor de Av. Cristóbal Colón en su Estado Actual y su Visión Futura	77
Figura N° 16	: Cerros Islas Zona Oriente de Santiago	60	Figura N° 42	: Perfil Tipo Corredor Av. Cristóbal Colón Tramo 1 _ Av. Tobalaba – Rotonda Atenas	77
Figura N° 17	: Imágenes e Isométrica del Proyecto Ganador Parque Observatorio Cerro Calán	61	Figura N° 43	: Perfil Tipo Corredor Av. Cristóbal Colón Tramo 2 _ Rotonda Atenas – Av. Padre Hurtado	78
Figura N° 18	: Imágenes de Sectores Construidos del Parque Observatorio Cerro Calán	62	Figura N° 44	: Imágenes del Corredor Av. Padre Hurtado Tramo General Blanche – Av. Cristóbal Colón Ejecutado	79
Figura N° 19	: “Entre el Cielo y la Tierra” – Primer Lugar Concurso de Fotografía Cerro Calán	62	Figura N° 45	: Imágenes del Corredor Av. Padre Hurtado Norte esq. Bocaccio en su Estado Actual y su Visión Futura	80
Figura N° 20	: Imágenes de la Quebrada San Francisco en su Estado Actual y su Visión Futura	63	Figura N° 46	: Imágenes del Corredor Av. Padre Hurtado Tramo Camino El Alba en su Estado Actual y su Visión Futura	80
Figura N° 21	: Imágenes Av. Sebastián Piñera en su Estado Actual y su Visión Futura	64	Figura N° 47	: Perfil Tipo Corredor Av. Las Condes Bandejón Central y Tres Pistas por Sentido de Tránsito	81
Figura N° 22	: Perfil Tipo Avenida Parque Alonso de Córdova – Sebastián Piñera en su Visión Futura	65	Figura N° 48	: Perfil Tipo Corredor Av. Las Condes Zona de Paraderos de Buses en el Centro de la Calzada, Segregadas	82
Figura N° 23	: Perfil Tipo Avenida Parque Charles Hamilton – Av. Del Monte Tramo 1 _ Fray Pedro Subercaseaux – San Damián	66			
Figura N° 24	: Perfil Tipo Avenida Parque Charles Hamilton Tramo 2 _ San Damián – C. San José de la Sierra Sectores	67			
Figura N° 25	: Imágenes de la Av. Alexander Fleming en su Estado Actual y su Visión Futura	68			
Figura N° 26	: Perfil Tipo Ruta Verde Av. Alexander Fleming Tramo Tomás Moro – Padre Hurtado	68			



Figura N° 49 :	Materialidad de los Pavimentos en los Tres Tramos del Corredor Av. Las Condes	82	Figura N° 70 :	Esquema de Estrategias, Proyectos y/o Acciones en Barrio Colón Oriente y Cooperativas	93
Figura N° 50 :	Imagen del Corredor Av. Las Condes en su Estado Actual y su Visión Futura	83	Figura N° 71 :	Imagen de Sector de Calle Pichidangui en su Estado Actual y su Visión Futura	94
Figura N° 51 :	Imagen Estacionamiento Bicicletas tipo cerrado emplazado en salida Metro Manquehue en su Estado Actual y su Visión Futura	83	Figura N° 72 :	Axonométrica de Estrategias, Proyectos y/o Acciones en Barrio Colón Oriente y Cooperativas	86
Figura N° 52 :	Imagen Estacionamiento Bicicletas tipo abierto emplazado en salida Metro Hernando de Magallanes en su Estado Actual y su Visión Futura	83	Figura N° 73 :	Imagen del Espacio Público del Canal San Carlos en su Estado Actual y su Visión Futura	96
Figura N° 53 :	Isométrica Intersección Av. Manquehue y Av. Apoquindo	84	Figura N° 74 :	Imagen del Espacio Público para la Rotonda Atenas	97
Figura N° 54 :	Estacionamiento Subterráneo en Mar de Los Sargazos – Planta General	84	Figura N° 75 :	Mejoramiento Parque Los Dominicos	98
Figura N° 55 :	Imagen Intersección Av. Manquehue con Av. Apoquindo en su Estado Actual y su Visión Futura	85	Figura N° 76 :	Recuperación Pasaje Lorena Warren Estado Actual y su Visión Futura	99
Figura N° 56 :	Estacionamiento Subterráneo en Mar de Los Sargazos – Cortes	85	Figura N° 77 :	Recuperación Pasaje Lorena Warren – Propuesta de Planta	100
Figura N° 57 :	Módulo del Diseño de Pavimentos en Paseo Enrique Foster	87	Figura N° 78 :	Recuperación Pasaje Colón Estado Actual y su Visión Futura	100
Figura N° 58 :	Módulo del Diseño de Pavimentos en Paseo Avenida Apoquindo	87	Figura N° 79 :	Plano de Ubicación de Obras en Circuito Patrimonial Los Dominicos	102
Figura N° 59 :	Imagen de Calle Augusto Leguía Norte en su Estado Actual y su Visión Futura	87	Figura N° 80 :	Imágenes de Edificaciones Patrimoniales en Circuito Patrimonial Los Dominicos	102
Figura N° 60 :	Imagen de Calle Don Carlos en su Estado Actual y su Visión Futura	87	Figura N° 81 :	Circuito Patrimonial Los Dominicos – Tramo Av. Padre Hurtado en su Estado Actual y su Visión Futura	103
Figura N° 61 :	Esquema de las Acciones Tramo Pasaje León Negro, Sierra Nevada y Diaguitas	88	Figura N° 82 :	Circuito Patrimonial Los Dominicos – Tramo Av. Tomás Moro en su Estado Actual y su Visión Futura	103
Figura N° 62 :	Imagen de Sector de Calle Diaguitas en su Estado Actual y su Visión Futura	89	Figura N° 83 :	Plano de Ubicación de Obras en Circuito Patrimonial El Golf	104
Figura N° 63 :	Imagen de Sector de Calle Los Vilos en su Estado Actual y su Visión Futura	90	Figura N° 84 :	Parte del Circuito Patrimonial El Golf en calle Gertrudis Echenique en su Estado Actual y su Visión Futura	105
Figura N° 64 :	Composición de Plazas Existentes	90	Figura N° 85 :	Parte del Circuito Patrimonial Cerro San Luis en su Estado Actual y su Visión Futura	105
Figura N° 65 :	Plaza con Trabajo de Suelo Lúdico para Niños	91	Figura N° 86 :	Plano de Ubicación de Edificaciones Representativas del Movimiento Moderno de la Arquitectura en Cerro San Luis	106
Figura N° 66 :	Plaza con Soporte Móvil para la Generación de Actividades	91	Figura N° 87 :	01 – Departamentos Presidente Riesco	106
Figura N° 67 :	Plaza Deportiva con Cancha y Zonas de Juegos	91	Figura N° 88 :	02 – Casa Cortés	106
Figura N° 68 :	Consolidación Parque Lineal calle Vía Láctea en su Estado Actual y su Visión Futura	92	Figura N° 89 :	03 – Casa del Arquitecto	106
Figura N° 69 :	Imagen de Sector Calle Patricia en su Estado Actual y su Visión Futura	92	Figura N° 90 :	04 – Casa Balada	107
			Figura N° 91 :	05 – Casa Figueroa	107
			Figura N° 92 :	06 – Casa Rechmeier – Siewekw	107
			Figura N° 93 :	07 – Casa Grez	108
			Figura N° 94 :	08 – Casa Leclerc – Valderrama	108
			Figura N° 95 :	09 – Casa Galleguillos	108



bibliografía

Alchapar, N., Correa, E. y M. Cantón (2012). Índice de Reflectancia Solar de Revestimientos Verticales: potencial para la mitigación de la isla de calor urbana. *Revista Ambiente Construido*, Vol. 12, N° 3, p. 107 – 123; Asociación Nacional de Tecnología de los Ambientes Construidos; Río de Janeiro.

Altike, P. (2013). *Movimiento Moderno Olvidado*. 50 viviendas en Santiago de Chile 1950-1970; STOQ Editorial, Santiago, Chile.

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

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

Biblioteca del Congreso Nacional. Estadísticas Territoriales. Tasa de Natalidad, 2017 y 2020. En: <https://www.bcn.cl/siit/estadisticasterritoriales/resultados-consulta?id=351070>.

Biblioteca del Congreso Nacional. Reportes 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 Sinistros 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%CC%81tica-Nacional-de-Parques-Urbanos.pdf>.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo, División de Desarrollo Urbano (2020). Circular Ord. N° 324; Aplicación Título V de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, introducido por la Ley N° 20.958. En: <https://www.minvu.gob.cl/wpcontent/uploads/2019/06/DDU439.pdf>.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y Geociudad Consultores (2018). Guía para la Elaboración de Planes de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIEP). Disponible en: <https://cndu.gob.cl/wp-content/uploads/Guia%20PNUD%20Ajustada.pdf>.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2017). *Manual de elementos urbanos sustentables. Tomo I: Sustentabilidad en el espacio público y recomendaciones para Chile*. Santiago, Chile: Grupo Donnebaum. Disponible en: <https://csustentable.minvu.gob.cl/wp-content/uploads/2018/03/MANUAL-DE-ELEMENTOS-URBANOS-SUSTENTABLES-TOMO-I.pdf>.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (2015). *Espacios Públicos Urbanos. Vialidad Ciclo-inclusiva. Recomendaciones de diseño*. Santiago, Chile: Editora e Imprenta Maval Ltda. Disponible en: https://www.minvu.cl/wp-content/uploads/150506%20MANUAL%20FINAL_red.pdf.

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-LP10). 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.

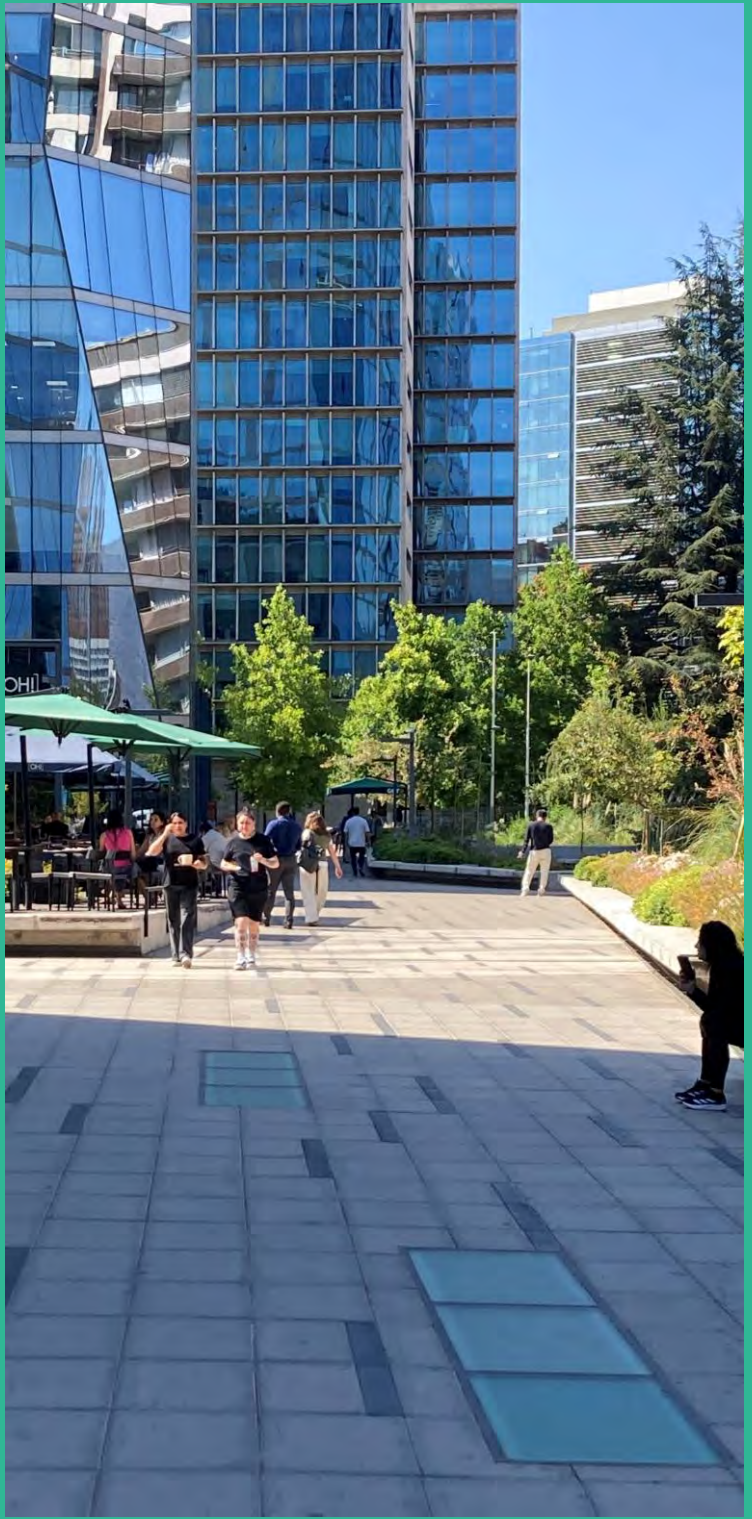
Sarricolea, Pablo. (2012). *La isla de calor urbana de superficie y sus factores condicionantes. El caso del área metropolitana de Santiago de Chile* [Tesis de Doctorado. Departamento de Geografía Física y Análisis de la Universidad de Barcelona]. En: <https://www.tdx.cat/handle/10803/86936#page=15>.

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?mfn=3253>.

Stephens, R. (1999). *Espacio Urbano, Delito y Prevención*. Ponencia al Congreso Ciudades de Madrid, documento basado en exposición del CPTED a la Fundación Paz Ciudadana (Chile). En: <https://www.madrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/TemaEmergencias/PonenciasCongresoCiudades/Ficheros/Parte2.3.pdf>.

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

Villanueva-Solis, J., Ranfla, A. y Quintanilla-Montoya, A. (2013). *Isla de Calor Urbana: Modelación Dinámica y Evaluación de medidas de Mitigación en Ciudades de Clima árido Extremo*. *Información Tecnológica*, 24 (1). Disponible en: <https://www.scielo.cl/pdf/infotec/v24n1/art03.pdf>.





LAS CONDES
MUNICIPALIDAD