

PLAN DE INVERSIONES

EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO



PIIMEP PUENTE ALTO 2026





PLAN DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

- Aprobado por Decreto Exento N°XXXX del XX.XX.XXXX
- Publicado en el Diario Oficial el XX.XX.XXXX

La elaboración del presente Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público - PIIMEP, estuvo a cargo de la Mesa Técnica Municipal (MTM), creada mediante Decreto Exento N°644 del 12.03.2025, conformada por el Comité de Desarrollo Urbano y de Inversiones de la Municipalidad de Puente Alto según el siguiente detalle:



GLOSARIO

CDI: Comité Desarrollo Urbano y de Inversiones

DDU: División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo

DFL: Decreto con Fuerza de Ley

DOM: Dirección de Obras Municipales

EISTU: Estudio de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano

ERD: Estrategia Regional de Desarrollo

IAM: Índice de Adultos Mayores

IMIV: Informe de Mitigación de Impacto Vial

INE: Instituto Nacional de Estadísticas.

IPT: Instrumento de Planificación Territorial, categoría que incluye PRC, PRMS, PRI.

LGUC: Ley General de Urbanismo y Construcciones

LOCM: Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades

MINVU: Ministerio de Vivienda y Urbanismo

MTM: Mesa Técnica Municipal

OGUC: Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones

PIIMEP: Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público

PLADECO: Plan de Desarrollo Comunal

PRC: Plan Regulador Comunal

PRMS: Plan Regulador Metropolitano de Santiago

SIEDU: Sistema de Información Estadística y de Datos Urbanos

SIG: Sistema de Información Geográfica

SUBDERE: Subsecretaría de Desarrollo Regional

SECPLA: Secretaría Comunal de Planificación

SECTRA: Secretaría de Planificación de Transporte

ZIP: Zona de Interés Público



CONTENIDO

1 INTRODUCCIÓN	09
2 MARCO NORMATIVO	11
2.1 Normativa General: Ley de Aportes al Espacio Público	11
2.2 Instrumentos de Planificación Territorial	12
2.2.1 Nivel nacional.....	12
2.2.2 Nivel Regional	12
2.2.3 Nivel Local.....	14
3 CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL DE PUENTE ALTO.....	16
3.1 Puente Alto en el Contexto Regional	16
3.2 Características Demográficas	20
3.3 Uso de Suelo y Zonificación	23
3.4 Sistema de Infraestructura natural de Espacios Públicos.....	24
3.4.1 Situación Geográfica y geomorfología.....	24
3.4.2 Sistema de infraestructura de espacios públicos verdes planificados.....	25
3.5 Sistema de Movilidad e Infraestructura de Transporte	28
3.5.1 Vialidades.....	28
3.5.2 Ciclovías.....	30
3.5.3 Red Metro y transporte público de superficie.....	31
3.6 Diagnóstico de Carga y Congestión Vial.....	33
3.7 Sistema de Aguas Lluvias y puntos críticos de anegamiento	36
3.8 Niveles de Bienestar Territorial	38
3.9 Indicadores Socioeconómicos.....	40
4 VISIÓN ESTRATÉGICA DE DESARROLLO URBANO.....	41
4.1 Equidad Territorial para 18 Sectores	41
4.2 Revisión de lineamientos de ERD y PLADECO y propuesta de Lineamientos PIIMEP.....	42

4.3 Objetivos del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacios

Públicos 44

- 4.3.1 *Objetivo 1: Mejorar la conectividad vial, con el fin de optimizar el acceso a servicios y comercios 45*
- 4.3.2 *Objetivo 2: Potenciar la integración de la red de movilidad comunal al sistema de transporte metropolitano.....45*
- 4.3.3 *Objetivo 3: Aumentar y mejorar áreas verdes con soluciones basadas en la naturaleza y medio ambiente 46*
- 4.3.4 *Objetivo 4: Recuperación de espacios públicos mejorando la habitabilidad, seguridad y calidad de los espacios.....46*

5 CARTERA DE PROYECTOS PIIMEP PUENTE ALTO 47

5.1 Listado de Proyectos de Movilidad..... 51

5.2 Listado de Proyectos de Espacio Público..... 154

6 REFERENCIAS 200

7 ANEXOS..... 202

1 INTRODUCCIÓN

La Ley 20.958, publicada en el Diario Oficial el 15 de octubre de 2016, instauro el Sistema de Aportes al Espacio Público como un mecanismo central para la planificación urbana en Chile, modificando la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) y la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC). Esta normativa reconoce el impacto que generan los proyectos urbanos, públicos y privados, sobre la movilidad y el espacio público, exigiendo la implementación de medidas que permitan promover ciudades más equitativas, sustentables y cohesionadas. El espíritu de la ley reside en que el desarrollo urbano no puede desligarse de la responsabilidad de contribuir al bienestar colectivo, asegurando entornos urbanos adecuados.

Bajo este nuevo marco, los proyectos que generan crecimiento en extensión o densificación urbana deben abordar sus efectos sobre la movilidad mediante dos canales principales: mitigaciones directas y aportes al espacio público. El primero, reemplaza los antiguos Estudios de Impacto sobre el Transporte Urbano (EISTU) e Informes Viales Básicos (IVB) por el Sistema Electrónico de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM), a través del cual se presentan los Informes de Mitigación de Impacto al Sistema de Movilidad Local (IMIV), siguiendo lo estipulado en los reglamentos técnicos vigentes. El segundo canal, corresponde a los aportes al espacio público y exige a los proyectos de crecimiento urbano por densificación, cumplir con el Artículo 70 de la LGUC, ya sea mediante cesiones de terrenos o aportes equivalentes determinados y ajustados en función de la densidad y el destino de cada proyecto. Para garantizar la correcta aplicación de estos instrumentos, la Circular ORD. N°444 DDU 447, emitida en noviembre de 2020, establece procedimientos y criterios uniformes para la tramitación de permisos ante las Direcciones de Obras Municipales, detallando el cálculo y la gestión de los aportes al espacio público.

En el caso de la comuna de Puente Alto, la formulación de este Plan responde a un escenario urbano de alta complejidad, caracterizado por una gran diversidad socioespacial, importantes demandas por conectividad interna, déficit y heterogeneidad en el estándar del espacio público, y la necesidad de distribuir la inversión con mayor equilibrio territorial. Por lo mismo, la construcción de la cartera del PIIMEP se aborda considerando no solo objetivos de movilidad y mejoramiento del espacio público, sino también criterios de equidad territorial, integración comunal, seguridad urbana, sustentabilidad y complementariedad con otras iniciativas de inversión pública en desarrollo.

Para la elaboración del Plan se consideraron, las condiciones normativas, lineamientos estratégicos y visiones contenidas el Plan Regulador Metropolitano de Santiago, el Plan Regulador Comunal vigente, la Estrategia Regional de Desarrollo y el Plan de Desarrollo Comunal. Del mismo modo, se revisaron carteras e iniciativas sectoriales y municipales vinculadas a movilidad, espacio público, seguridad, drenaje urbano y conectividad, con el objeto de evitar duplicidades, reconocer sinergias y fortalecer la coherencia del plan con la inversión pública existente o proyectada.

En términos metodológicos, la elaboración de este PIIMEP se desarrolló mediante un modelo de trabajo basado en coordinación técnica municipal e instancias de participación. En una primera dimensión, se conformó una Mesa Técnica Municipal, articulada a través del Comité de Desarrollo Urbano y de Inversiones de la Municipalidad, constituido mediante Decreto Exento N° 644 de fecha 12 de marzo de 2025, espacio en el que se recopiló, revisó y consolidó el trabajo técnico de las unidades municipales afines en materias de planificación, obras, tránsito, espacio público, seguridad y otras relacionadas. Esta modalidad es consistente con las orientaciones de la DDU 448, que recomienda generar instancias internas de articulación municipal para recoger visiones e iniciativas de los distintos departamentos involucrados en la intervención del territorio. En una segunda dimensión, el proceso incorporó consultas formales y revisión de antecedentes técnicos aportados por

distintas unidades municipales, especialmente en materias de regulación urbana, seguridad pública, proyectos viales, movilidad, iniciativas de inversión comunal y gestión de riesgos. Sobre esa base, se efectuaron labores de coordinación, recopilación, evaluación y sistematización de antecedentes para estructurar una propuesta de cartera ajustada a la normativa vigente, a la disponibilidad y proyección de recursos asociados a la Ley de Aportes al Espacio Público, y a criterios de factibilidad técnica y financiera.

Finalmente, y conforme al régimen transitorio aplicable al primer plan, el proceso contempló una consulta ciudadana previa a su aprobación, cuyo objeto fue poner en conocimiento de la comunidad la propuesta de PIIMEP y recoger observaciones para apoyar la priorización de las iniciativas. De esta manera, la cartera priorizada que integra este instrumento no solo recoge el trabajo técnico de las unidades municipales, sino también las preferencias y necesidades relevadas a través del proceso participativo, reforzando la legitimidad territorial del plan y su pertinencia respecto de las demandas comunales de movilidad y espacio público. Asimismo, el PIIMEP de Puente Alto se configura como un instrumento de planificación e inversión comunal orientado a ordenar, priorizar y proyectar intervenciones sobre el espacio público comunal, con base en un trabajo coordinado entre áreas municipales, en coherencia con los instrumentos de planificación vigentes y con apoyo de la participación ciudadana como criterio de validación y priorización. De esta manera, el PIIMEP de Puente Alto se constituye de los siguientes antecedentes:

1. Cartera de proyectos PIIMEP, donde se identificaron los proyectos que responden a los lineamientos fijados en el Plan. Esta cartera de proyectos considera 127 proyectos en el bien nacional de uso público, existente o previsto, de los cuales 88 son de movilidad y 39 de espacio público y 6 estudios.
2. Planimetría de PIIMEP, ésta se elaboró en un sistema de información geográfica (SIG) en la cual se graficaron los proyectos de la cartera priorizada en el territorio, para un análisis de distribución de la inversión en la comuna.

Finalmente, acorde a la exigencia de la ley sobre disponer de una cuenta separada del presupuesto municipal, esta se encuentra creada y está operando a partir de 31.03.2021.

2 MARCO NORMATIVO

2.1 Normativa General: Ley de Aportes al Espacio Público

La Ley N°20.958, marcó un hito relevante en la reglamentación urbana al establecer el Sistema de Aportes al Espacio Público. Esta normativa busca equiparar las obligaciones de cesión de terrenos asociadas a proyectos de loteo, extendiéndolas también a todos los proyectos que generen crecimiento urbano por densificación e introduciendo un sustento legal para la mitigación de impactos en la movilidad. Sus lineamientos reglamentarios fueron formalizados a través del Decreto Supremo N°14 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) del 22 de febrero de 2018 y el Decreto Supremo N°30 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) del 17 de mayo de 2019, consolidando así un nuevo marco de responsabilidad urbana.

La actualización de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) incorporó explícitamente las obligaciones relativas a la mitigación y los aportes al espacio público. Según este marco, todos los proyectos de densificación deben contribuir al mejoramiento de los espacios públicos bajo principios de universalidad, proporcionalidad y predictibilidad. Este mandato se materializa mediante dos mecanismos diferenciados: (1) Las mitigaciones directas, correspondientes a aquellas obras o acciones que responden al impacto específico de cada proyecto, tales como pistas exclusivas para buses, paraderos, ciclovías, o mejoramientos viales contemplados en el IMIV y; (2) Los aportes al espacio público, correspondientes a cesiones de terreno o aportes monetarios ajustados al destino y la densidad de cada proyecto, conforme a tablas oficiales desarrolladas por MINVU.

Estos aportes, ya sean en cesión de terreno o en dinero, serán destinados exclusivamente a las acciones y proyectos definidos en el Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de la comuna. En ese sentido, se priorizarán inversiones que mejoren la conectividad, accesibilidad, operación y movilidad urbana, así como aquellas orientadas a incrementar la sostenibilidad y cohesión social local. El municipio es responsable de recaudar y administrar estos fondos en cuentas destinadas exclusivamente a este propósito, rindiendo cuentas periódicas de su gestión y asegurando que, al menos, el 70% de los recursos se inviertan en movilidad urbana, mientras que el otro 30% se orientará a la mejora de espacios públicos.

Para avanzar en la elaboración del PIIMEP de Puente Alto, resulta fundamental identificar proyectos que sean técnica y financieramente viables bajo lo dispuesto en la ley y sus reglamentos. Asimismo, la cartera priorizada debe focalizarse en intervenciones que respondan a las principales demandas en movilidad y espacio público de la comuna, tales como mejoramiento de vías estructurantes, ampliación de infraestructura para modos sustentables (ciclovías, paraderos, sendas peatonales), desarrollo de áreas verdes, equipamiento urbano y proyectos que contribuyan a la cohesión territorial y social de Puente Alto. De esta manera, son factibles de ser propuestos al PIIMEP aquellos proyectos integrados a los instrumentos de planificación territorial vigentes o coherentes con ellos, siempre que contribuyan efectivamente a los objetivos de conectividad y calidad de vida definidos para la comuna. Además, el plan puede considerar iniciativas financiadas adicionalmente con recursos sectoriales, regionales o privados, ampliando así su alcance e impacto.

En ese contexto, la singularidad de Puente Alto, como la comuna más poblada del país, capital de

la Provincia Cordillera y un territorio marcado por una gran diversidad social y urbana, requiere un enfoque estratégico e identitario en la priorización de su cartera de inversiones. En este contexto, el PIIMEP de Puente Alto corresponde a una herramienta clave para vertebrar la integración socio-territorial, fortalecer la calidad y seguridad de los espacios públicos, y reflejar una visión sostenible e inclusiva que responda tanto a los actuales desafíos urbanos como a las aspiraciones y particularidades de sus habitantes.

2.2 Instrumentos de Planificación Territorial

A continuación, se realiza una revisión de los principales instrumentos de planificación territorial y su relación con el desarrollo de la movilidad y espacios públicos. Estos instrumentos cuentan con sus respectivos ámbitos de acción en cuanto a su carácter regulatorio, gestión e indicativo. A nivel regional se encuentra el Plan Regulador Metropolitano de Santiago y la Estrategia Regional de Desarrollo; y a nivel local, se considera el Plan Regulador Comunal y Plan de Desarrollo Comunal.

2.2.1 Nivel nacional

En el nivel nacional, la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) ha constituido el marco orientador para la planificación territorial y la gestión de las ciudades en Chile, enfatizando principios de integración social, equidad territorial, sustentabilidad ambiental y participación ciudadana. En este contexto, el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU) ha desarrollado una serie de propuestas programáticas que profundizan dichos principios, tales como las medidas para implementar una política de suelo orientada a la integración social urbana (2014), las propuestas para una densificación equilibrada en las ciudades chilenas (2019) y la Agenda Social Urbana (2020), que plantea lineamientos para reducir brechas de acceso a servicios, equipamientos y espacio público en los territorios urbanos. Estas orientaciones, si bien no constituyen instrumentos normativos como la LGUC o la OGUC, definen un marco de referencia estratégico que permea la actualización de los instrumentos de planificación territorial y la priorización de inversiones urbanas, entre ellas las asociadas a movilidad y espacio público.

La elaboración del PIIMEP comunal se inscribe dentro de este marco nacional, ya que busca operacionalizar, a escala local, los principios promovidos por la PNDU y el CNDU, particularmente en lo referido a la recuperación y mejoramiento de espacios públicos, la promoción de modos de movilidad sustentable y la corrección de desigualdades territoriales en el acceso a áreas verdes y equipamientos urbanos. De esta manera, la cartera de proyectos de movilidad y espacio público para Puente Alto se concibe no solo como una respuesta a las obligaciones derivadas de la Ley 20.958 y su reglamentación, sino también como una contribución concreta a los objetivos nacionales de integración social urbana y desarrollo urbano sostenible definidos en dichos documentos de política pública.

2.2.2 Nivel Regional

El Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), en vigencia desde 1994, es el principal instrumento normativo que regula el desarrollo urbano de la Región Metropolitana de Santiago,

abarcando 52 comunas. El PRMS fue promulgado inicialmente mediante Decreto Sup. N° 60 el 9 de marzo de 1994, con sucesivas modificaciones aprobadas en años posteriores, siendo su última modificación denominada MPRMS N° 104. Su propósito central es orientar el crecimiento y la organización del área metropolitana de Santiago bajo criterios de equilibrio urbano-territorial, sustentabilidad ambiental y articulación funcional, determinando límites de extensión urbana, zonificación y vialidad estructurante para la movilidad intercomunal, así como criterios para uso del suelo, intensidad de edificación, estándares de equipamiento y áreas de protección.

El PRMS establece macrozonas territoriales diferenciando áreas urbanas metropolitanas — donde se concentra el crecimiento residencial y las actividades productivas— y áreas restringidas o excluidas del desarrollo urbano, protegiendo suelos agrícolas, naturales y espacios de valor ambiental. Su enfoque jerárquico distingue niveles de planificación (metropolitano, intercomunal, comunal/local), donde sus disposiciones prevalecen sobre los planes reguladores comunales, respecto a su ámbito de competencia. En ese sentido, en cuanto a la promoción de la movilidad y el espacio público, el plan orienta el desarrollo hacia la consolidación del Sistema Metropolitano de áreas verdes y recreación, la preservación de cauces y quebradas, y la proyección de vías intercomunales de categorías troncales y expresas, que vertebran la movilidad intercomunal.

Por otra parte, es relevante considerar la Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) 2024-2035, aprobada el 29 de mayo de 2024 por el Consejo Regional, fundamentada en un diagnóstico territorial y de participación ciudadana en las 52 comunas del Área Metropolitana de Santiago. Sus siete lineamientos estratégicos abordan desde la equidad territorial hasta la gobernanza multinivel, estableciendo un plan de acción de 94 iniciativas y sistemas de indicadores para su seguimiento. En ese sentido, en relación a los objetivos del PIIMEP comunal, existen tres lineamientos pertinentes al desarrollo de la movilidad y espacios públicos: (1) Lineamiento 3, espacios públicos para todos y todas, con ámbitos de acción sobre disponibilizar espacios públicos con accesibilidad universal e inclusivo; (2) Lineamiento 4, sobre movilidad regional y metropolitana, con ámbitos de acción sobre una planificación orientada al transporte público y la movilidad activa, y la convivencia y seguridad vial; (3) Lineamiento 5, sobre medioambiente y territorio resiliente, con ámbitos de acción sobre arborización de espacios públicos, y protección de la naturaleza y el paisaje.

De esta manera, la ERD promueve objetivos como la reducción de brechas sociales y urbanas, mejoramiento de la calidad de vida, infraestructura sostenible, y fortalecimiento de la participación social en la planificación. En contexto, el Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) debe regirse por estos lineamientos y por normas del PRMS, articulando inversiones que prioricen accesibilidad universal, sustentabilidad ambiental, seguridad y equidad intercomunal. Considerando que Puente Alto es la comuna con más cantidad de habitantes y cuenta con históricos déficits de áreas verdes y conectividad, la ERD señala oportunidades en el fortalecimiento de espacios públicos, ciclovías, transporte intermodal y proyectos de áreas verdes, además de la incorporación de criterios de equidad y enfoque de género en los diseños y procesos participativos. De esta manera, los principales desafíos serán revertir la fragmentación urbana, mejorar el acceso real a infraestructura, y asegurar recursos suficientes para superar desigualdades históricas; lo que exige una fuerte coordinación regional-local.

2.2.3 Nivel Local

En la escala local, el Plan Regulador Comunal de Puente Alto (PRC 2003) constituye el principal instrumento de regulación a escala local, elaborado en armonía con el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS 1994) y promulgado por el municipio mediante Decreto Ex. N°423 de fecha 03.04.2003, con el objetivo de orientar el desarrollo urbano de la comuna. En ese sentido, el PRC promueve la articulación de un sistema comunal de espacios públicos y áreas verdes, incluyendo parques metropolitanos (Parque del Río Maipo), parques intercomunales y avenidas-parques asociados al Canal San Carlos, San Francisco, Las Perdices, La Luz y Paseo Pie Andino; áreas deportivas y plazas comunales, estableciendo restricciones sobre los porcentajes de ocupación de suelo y permitiendo sólo equipamientos compatibles con la función recreativa, ecológica o de resguardo. El PRC delimita subcentros metropolitanos y equipamientos de nivel intercomunal, definiendo estrategias para la integración de ejes viales estructurantes, como las avenidas Concha y Toro, Camilo Henríquez, Gabriela, entre otros, e incorpora estándares urbanos para mejorar la accesibilidad, la conectividad, la sustentabilidad y la calidad de vida. La normativa local además restringe el desarrollo urbano en zonas de riesgo, establece protección para ciertas áreas naturales e históricas, y orienta la acción pública y privada hacia una planificación responsable del crecimiento comunal.

Desde el enfoque ambiental y de integración territorial, el PRC refuerza la función de Puente Alto como polo de desarrollo subregional, buscando equilibrar el explosivo crecimiento poblacional experimentado en las décadas recientes con el déficit histórico de equipamientos, servicios, áreas verdes y conectividad. Sus objetivos específicos incluyen: (1) consolidar una estructura urbana diversificada y cohesionada; (2) regular el crecimiento en el Pie de Monte, sectores agrícolas en transición y áreas industriales; (3) aprovechar las potencialidades del borde río Maipo y los cerros islas, transformando restricciones geográficas en atributos; (4) definir intervenciones estratégicas de renovación urbana y desarrollo de barrios, y (5) promover corredores de integración intercomunal. Así, este instrumento busca internalizar restricciones naturales y sociales, favoreciendo la equidad territorial y la resiliencia urbana, en sintonía con los postulados del PRMS y la Estrategia Regional de Desarrollo.

Las principales oportunidades identificadas por el PRC para Puente Alto radican en la posibilidad de diversificar las tipologías residenciales, la consolidación de subcentros equipamientos, la expresión paisajística de sus atributos naturales y la expansión de vías estructurantes, mientras que los desafíos se concentran en resolver la desigual distribución de servicios, enfrentar la fragmentación urbana, y actualizar normativas para abordar las nuevas demandas ambientales, sociales y funcionales. Sin embargo, en función de lo establecido en el Art. 28 sexies de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, el PRC se encuentra desactualizado, por lo que se consideró la revisión del Plan de Desarrollo Comunal 2023-2028 para la evaluación estratégica del PIIMEP.

El Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) de Puente Alto representa el principal instrumento de gestión estratégica para el desarrollo local, abordando las dimensiones sociales, urbanas y medioambientales de la comuna más poblada de Chile. El PLADECO define como imagen objetivo la consolidación de una ciudad integrada, inclusiva y sostenible, promoviendo la equidad territorial y el bienestar de todos los habitantes. Entre sus lineamientos y objetivos urbanos, destaca la modernización de la infraestructura, el fortalecimiento del tejido social, la mejora de la

cobertura de equipamientos, la recuperación de espacios públicos, la sustentabilidad ambiental y la participación comunitaria. A nivel territorial, pone énfasis en superar la fragmentación urbana y las brechas históricas que afectan especialmente a barrios vulnerables como Bajos de Mena, así como en fortalecer conectividades, diversificar tipologías residenciales, incrementar la superficie de áreas verdes y enfrentar desafíos como la escasez hídrica y la contaminación.

El PLADECO es coherente con la Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) y el Plan Regulador Comunal (PRC), ya que sus lineamientos recogen los principios metropolitanos de inclusión social, sostenibilidad ambiental y gobernanza participativa establecidos a nivel regional. En ese sentido, se advierte una apropiada articulación con el PRC tanto en la definición de zonificaciones, estándares urbanos y protección de áreas verdes, como en la identificación de subcentros y ejes viales estratégicos para el desarrollo comunal. El PLADECO retoma el diagnóstico de la ERD respecto a las desigualdades intraurbanas y transversales de Puente Alto, proponiendo acciones concretas para reducirlas, tales como la mejora del espacio público, la integración de la infraestructura de movilidad, el acceso equitativo a servicios y un enfoque especial en la calidad ambiental y la resiliencia territorial. Esto se traduce en una hoja de ruta que favorece la complementariedad normativa y de inversión, potenciando herramientas colaborativas entre municipio, gobierno regional y actores sociales.

Dentro de este marco de instrumentos de planificación territorial mencionados, se destacan dos oportunidades para el Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) de Puente Alto: (1) La existencia de una cartera de proyectos priorizados en vialidad, áreas verdes, iluminación y equipamiento urbano, con financiamiento ya identificado y mecanismos consultivos de priorización; (2) La posibilidad de articular las inversiones en corredores verdes, ciclovías, espacios multiuso y sistemas intermodales de transporte, asegurando conectividad interna y con el resto de la ciudad. Asimismo, el principal desafío radica en asegurar recursos suficientes, profundizar los modelos de gestión integrada y garantizar una ejecución equitativa, de modo que las inversiones cuenten con un principio de equidad territorial.

3 CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL DE PUENTE ALTO

A continuación, se caracteriza el territorio de Puente Alto desde una perspectiva urbana y regional, analizando su rol estratégico dentro de la Región Metropolitana, su dinámica demográfica y los principales desafíos en términos de movilidad, infraestructura, espacio público y bienestar territorial. En ese sentido, se describen sus condiciones geográficas, los patrones de zonificación y uso de suelo, así como las brechas en equipamientos y servicios. Se identifican las restricciones naturales y artificiales que influyen en la calidad de vida urbana, y destaca la importancia de la planificación integrada para abordar los desafíos de equidad y sustentabilidad en el desarrollo comunal.

3.1 Puente Alto en el Contexto Regional

Puente Alto integra la Región Metropolitana de Santiago y es la *capital de la Provincia Cordillera*, compartiendo esta última condición con las comunas de Pirque y San José de Maipo. La comuna limita al norte con La Florida, al sur con Pirque, al este con San José de Maipo y al oeste con La Pintana y San Bernardo. Su ubicación en el sector sur-oriente de Santiago, junto con su conectividad vial y de transporte público, le otorgan gran relevancia en el funcionamiento metropolitano.

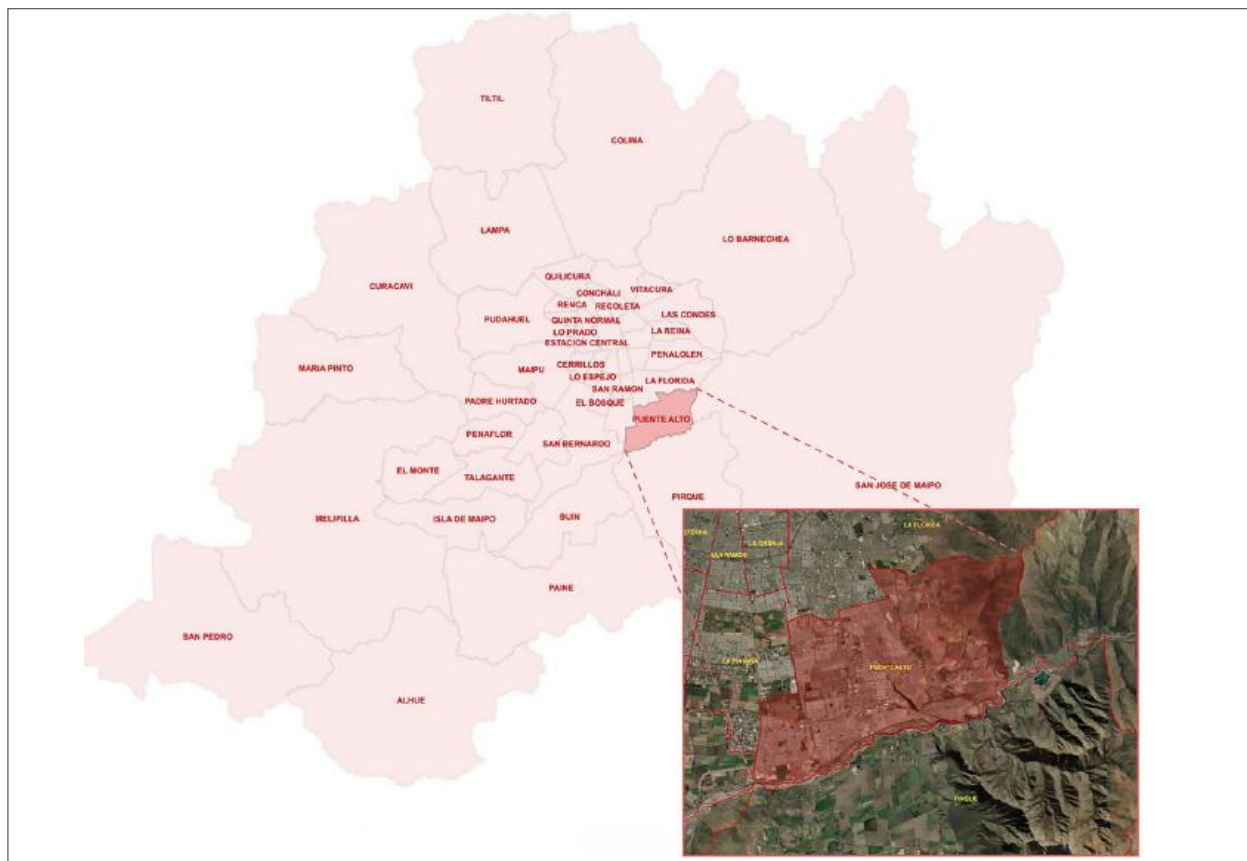


Imagen 1: Puente Alto en la Región Metropolitana. Elaboración propia

Este contexto le confiere un rol dual: por un lado, es el principal nodo de servicios y conectividad para comunas de predominio rural, como Pirque y San José de Maipo; por otro, actúa como comuna dormitorio y de residencia para una población que cotidianamente se traslada hacia

centros de empleo y servicios en Santiago. La comuna de Pirque por su parte, tiene sólo tres accesos y/o salidas: Hacia el poniente conecta con la comuna de Buin en el puente Los Morros, hacia el oriente con San José de Maipo por el puente El Toyo, y hacia el norte con la comuna de Puente Alto por el puente de Concha y Toro. Por otra parte, la comuna de San José de Maipo sólo tiene la conexión con Pirque por el puente El Toyo y con Puente Alto por la ruta G-25 que conecta con el sector de las vizcachas. El resto del límite de ambas comunas son los cerros y la Cordillera de los Andes.

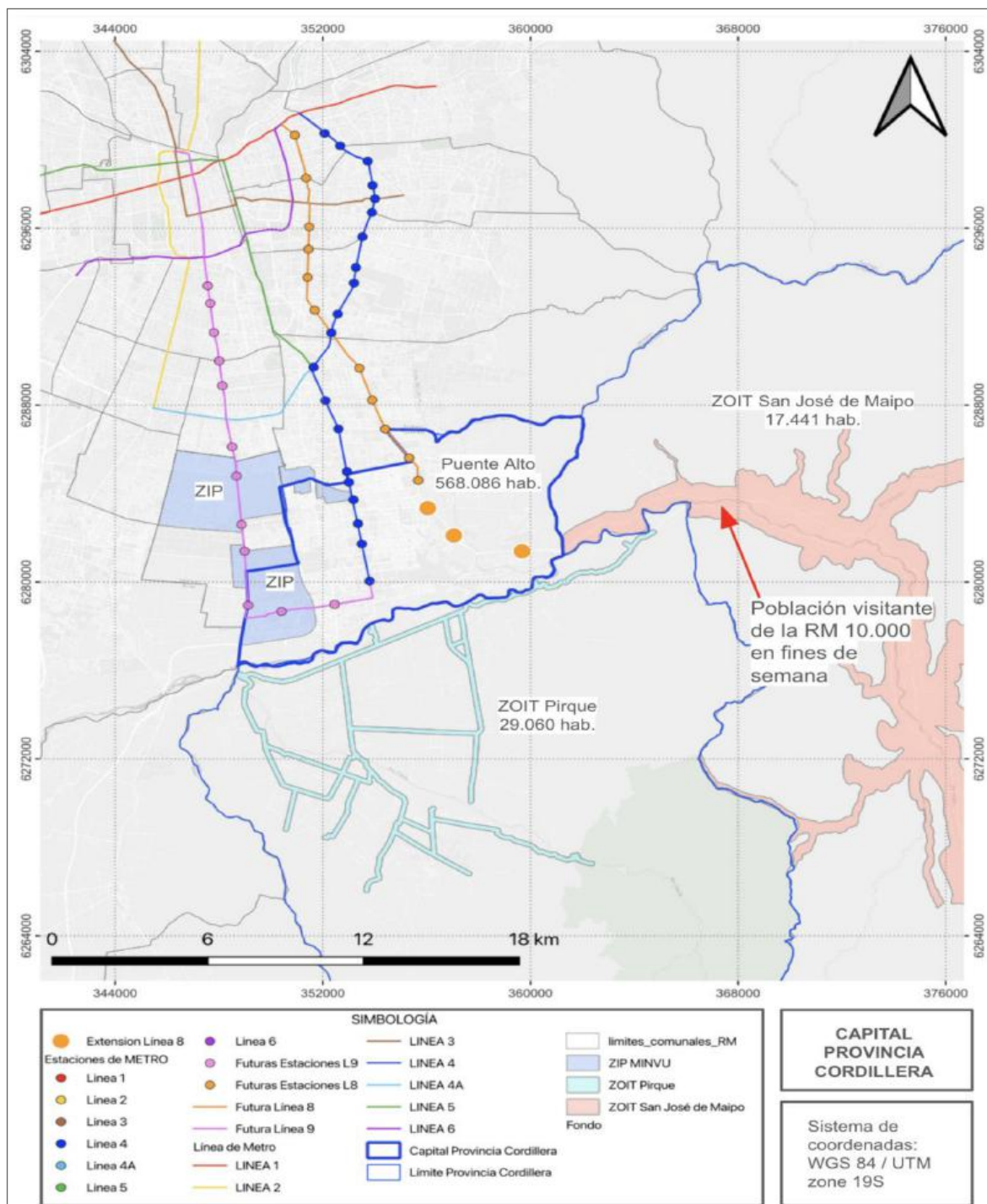


Imagen 2: Puente Alto, las comunas de la Provincia Cordillera y la red de metro. Elaboración propia

La implementación de grandes proyectos de infraestructura, como la Autopista Orbital Sur, está destinada a reforzar su conectividad, permitiendo mayor intercambio poblacional con el sur poniente regional, y potenciando su papel en las dinámicas metropolitanas. El proyecto en desarrollo de la Autopista Orbital Sur, que recorre las comunas de Peñaflor, Calera de Tango y San Bernardo, conecta en el sentido oriente-poniente la ruta 79, ruta 5 y ruta 78, permitiendo que las comunas rurales del sector sur-poniente tengan mayor conexión y acceso al centro de la ciudad. Esto podría significar una fuerte alza de población flotante proveniente de ese sector a comunas con conectividad directa hacia zonas centrales como lo es la comuna de Puente Alto a través de la autopista acceso sur y la red de metro (existente y futura).

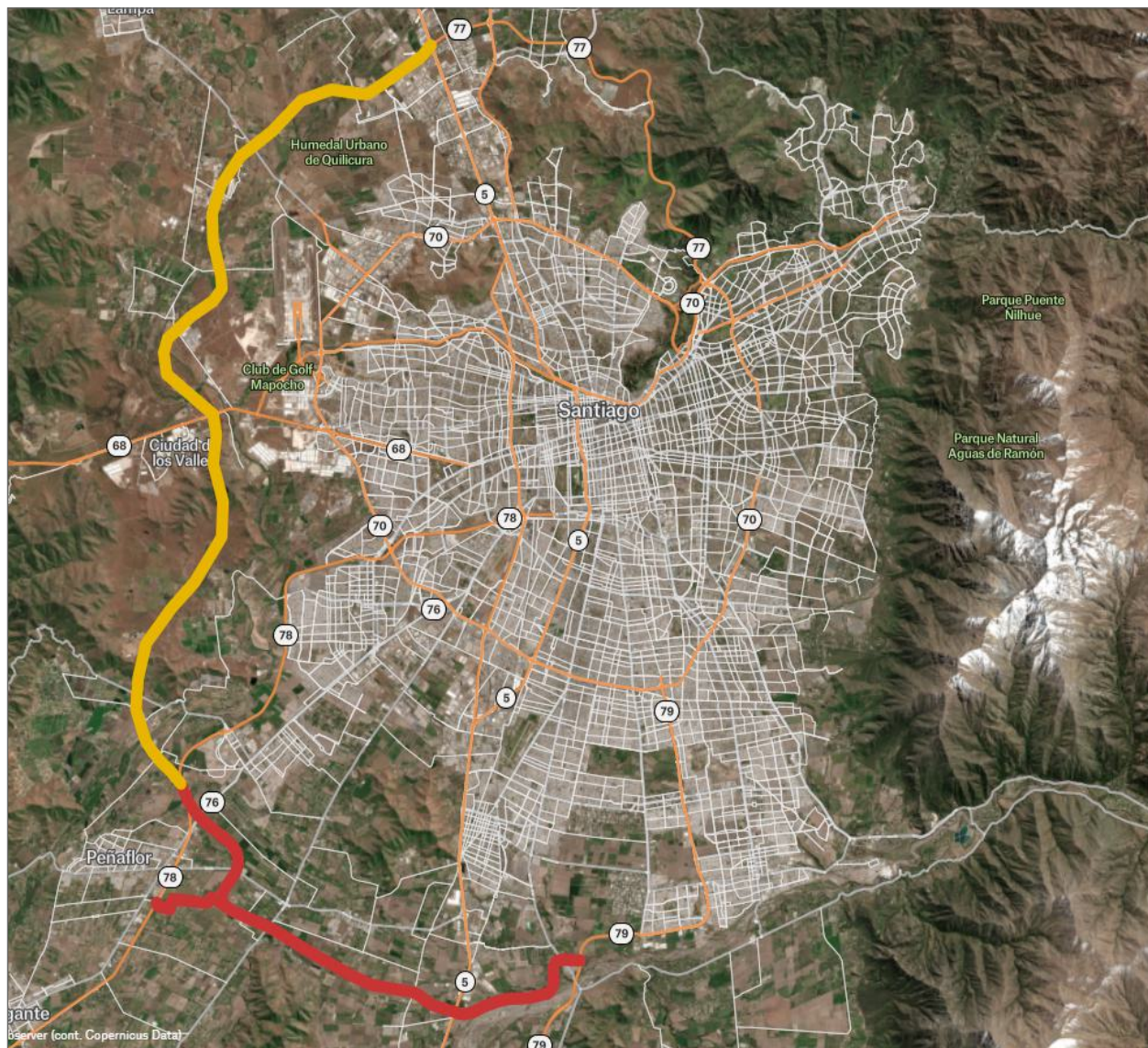


Imagen 3: Proyecto autopista orbital sur. Fuente: Ruta Orbital Sur

El crecimiento de Puente Alto ha estado vinculado al proceso de conurbación del Gran Santiago, la expansión de la mancha urbana y la incorporación progresiva de áreas periurbanas o rurales. En ese contexto, el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (1994), en su versión original, buscó limitar esta expansión, pero las dinámicas habitacionales y demográficas finalmente superaron dichas restricciones, generando desafíos en términos de integración, fragmentación urbana y gestión del territorio. Además, dicho plan definió la zonificación de áreas industriales, áreas verdes,

habitacionales, de equipamiento y planteó una estrategia de transporte y vialidad a través de la definición de vías estructurantes. En el caso de Puente Alto se definió un subcentro: La Plaza de Puente Alto, en la intersección de Av. Concha y Toro y Eyzaguirre y sus alrededores. También definió ejes viales estructurantes: Av. Concha y Toro, Av. Eyzaguirre, Av. Camino Internacional, Av. Gabriela Poniente, Av. San Carlos, Av. Canal Troncal San Francisco, Av. Paseo Pie Andino, entre otros. En cuanto a áreas verdes intercomunales definió el Parque Borde del Río Maipo y se reconocieron los cerros islas como zonas AV1: Cerro Las Cabras, Cerro La Ballena y Cerro Chequén. Definió zonas de riesgo, principalmente asociadas a quebradas, pozos lasteros, inundaciones y remoción en masa.

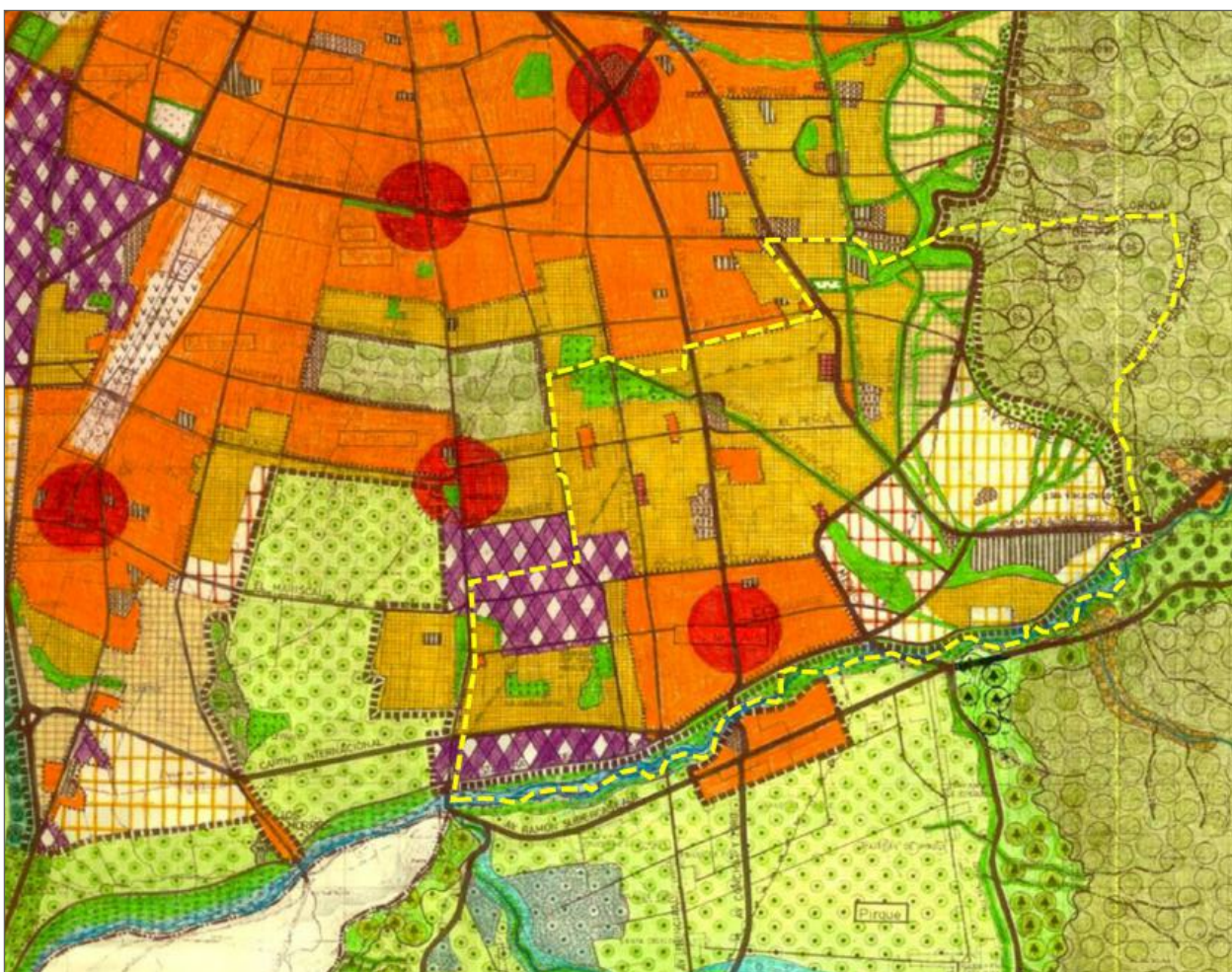


Imagen 4: Puente Alto en el PRMS (1994). Fuente: Elaboración propia en base a plano del PRMS

3.2 Características Demográficas

Según el Censo 2024, Puente Alto posee una población de 568.086 habitantes, cifra que la consolida como la comuna más poblada del país. Esta población se distribuye en 273.928 hombres y 294.158 mujeres, reflejando una ligera preponderancia femenina sobre el total. El crecimiento demográfico durante las últimas décadas ha sido acelerado; por ejemplo, entre 1982 y la fecha actual, la población se ha multiplicado por más de cinco.

Unidad Territorial	Censo 2017	Censo 2024	Variación (%)
Comuna de Puente Alto	568.106	568.086	0,0
Región Metropolitana de Santiago	7.112.808	7.400.741	4,0
País	17.574.003	18.480.432	5,2

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2017 y 2024, INE

Tabla 1: Datos de población total. Fuente: INE 2017 y 2014

Unidad Territorial	Censo 2017		Censo 2024		Índice Masculinidad (IM)	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Censo 2017	Censo 2024
Comuna de Puente Alto	275.147	292.959	273.928	294.158	93,9	93,1
Región Metropolitana de Santiago	3.462.267	3.650.541	3.582.833	3.817.908	94,8	93,8
País	8.601.989	8.972.014	8.967.033	9.513.399	95,9	94,3

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2017 y 2024, INE

Tabla 2: Población por sexo e Índice de masculinidad. Fuente: INE 2017 y 2014

La estructura etaria se caracteriza por un aumento sostenido del segmento de personas de 65 años o más, que representan un 11,7% según el último censo, lo cual evidencia el envejecimiento poblacional y una transición demográfica avanzada. El índice de adultos mayores (IAM) ha crecido considerablemente en la última década, indicando la necesidad de adaptar infraestructuras (principalmente viales), servicios sociales y sistemas de salud a esta nueva realidad.

Grupo Edad	Población comunal por grupos de edad (N°)		Porcentaje de la población por grupos etarios Censo 2024		
	Censo 2017	Censo 2024	Comuna	Región	País
0 a 14	122.789	104.301	18,4	17,3	17,7
15 a 29	142.792	126.320	22,2	21,6	21
30 a 44	116.006	126.232	22,2	23,9	22,8
45 a 64	143.031	144.627	25,5	24,1	24,5
65 o mas	43.488	66.606	11,7	13,2	14
Total	568.106	568.086	100	100	100

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2017 y 2024, INE

Tabla 3: Población por grupos de edad. Fuente: INE 2017 y 2014

Unidad Territorial	Índice de Dependencia Demográfica (IDD)		Índice de Adultos Mayores (IAM)	
	Censo 2017	Censo 2024	Censo 2017	Censo 2024
Comuna de Puente Alto	41,4	43	35,4	63,9
Región Metropolitana de Santiago	43,2	43,8	55,7	76,2
País	45,9	46,5	56,9	79

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2017 y 2024, INE

Tabla 4: Índice de Dependencia Demográfica e Índice de Adultos Mayores. Fuente: INE 2017 y 2014

El indicador de densidad poblacional alcanza los 6.455,8 habitantes por km², lo que da cuenta del alto grado de urbanización y concentración humana en algunos sectores de la comuna, particularmente en Bajos de Mena, Casas Viejas y en el sector Gabriela Poniente. Sin embargo, existen áreas de densidad media-baja y baja, lo que evidencia patrones de ocupación heterogéneos y segmentación espacial del territorio. Merece mención especial la presencia de comunidades migrantes; el 5,2% de los habitantes son extranjeros, principalmente provenientes de otros países latinoamericanos, lo que plantea oportunidades y desafíos para la integración y cohesión social.

Unidad Territorial	Población censada	Población nacida fuera del país	(%)
Comuna de Puente Alto	539.041	29.351	5,4
Región Metropolitana de Santiago	7.400.741	29.351	13,0
Región Metropolitana de Santiago	7.400.741	964.835	13,0
País	18.480.432	1.608.650	8,7

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2017 y 2024, INE

Tabla 5: Población nacida fuera del país. Fuente: INE 2017 y 2014

En cuanto a la estructura socioeconómica, Puente Alto presenta una alta proporción de hogares en situación de vulnerabilidad o clase media baja. Según el Registro Social de Hogares 2025, el 58,2% pertenece a los tramos de mayor vulnerabilidad, el 27,4% a ingresos medios-bajos y solo un 14,4% a ingresos medios-altos y altos. Esta condición refuerza desigualdades territoriales y sociales.

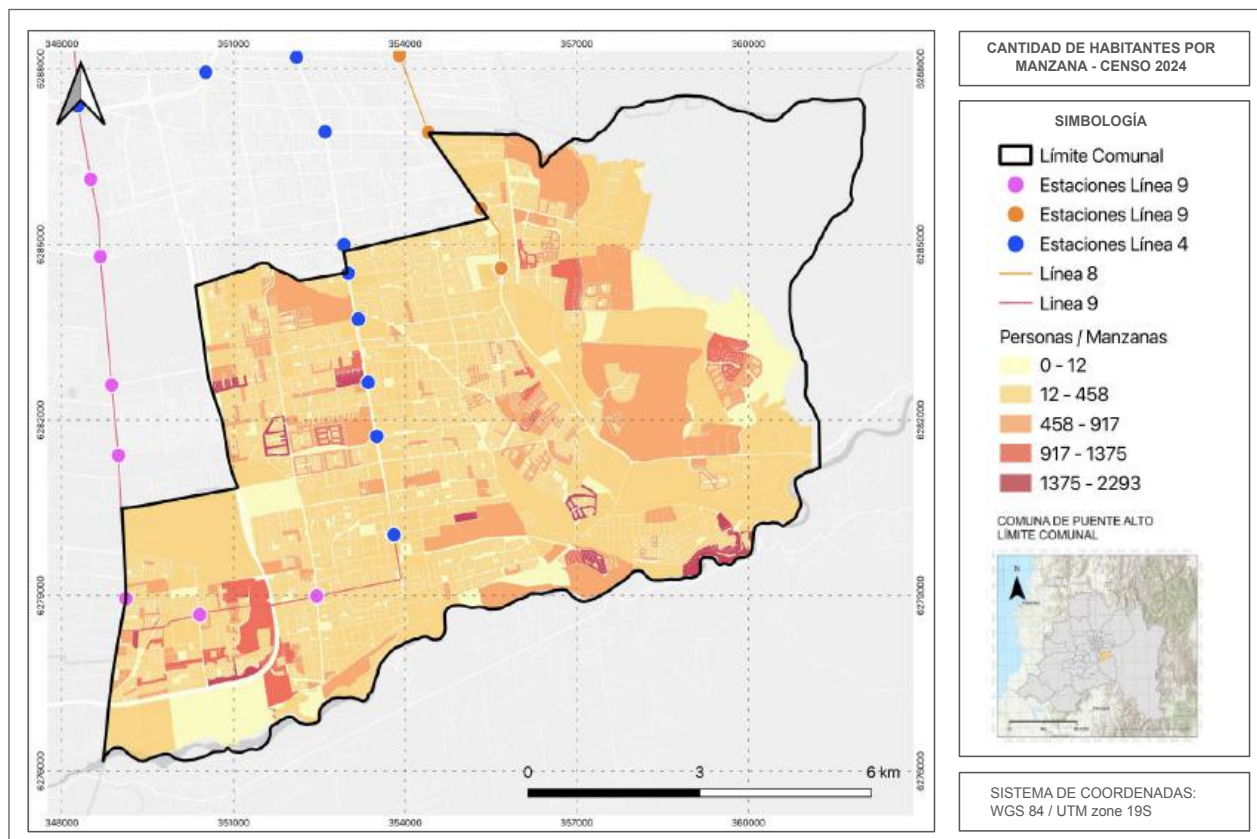


Imagen 5: Densidad poblacional (habitantes por manzana) Puente Alto. Elaboración propia

3.3 Uso de Suelo y Zonificación

El vigente Plan Regulador Comunal de Puente Alto (aprobado en 2003, con modificaciones posteriores) constituye el principal instrumento de regulación urbana de la comuna, normando el uso del suelo, localización de equipamientos y trazado vial, jerarquizando las redes de infraestructura y estableciendo criterios para densidades, límites urbanos y prioridades de desarrollo, conforme a lo establecido en el Artículo 41 de la LGUC.

El plan define, entre otros aspectos, zonas residenciales, mixtas con prioridad habitacional, zonas de equipamiento, sectores para actividades productivas y espacios de resguardo de infraestructura y protección ambiental. Existen, además, áreas bajo regulación del PRMS, en cuanto a sus ámbitos de competencia según lo establecido en el Artículo 38 de la LGUC, que corresponden a zonas de interés intercomunal o metropolitano y son integradas a la escala comunal conforme a lo establecido en la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

Este marco normativo busca compatibilizar la expansión urbana con el resguardo ambiental, los estándares de habitabilidad y la provisión eficiente de servicios. Sin embargo, la intensa demanda habitacional —especialmente la masiva construcción de viviendas sociales en las últimas décadas— ha presionado los modelos originalmente proyectados, generando problemas de fragmentación funcional y desigualdad en el acceso a equipamientos y áreas verdes.

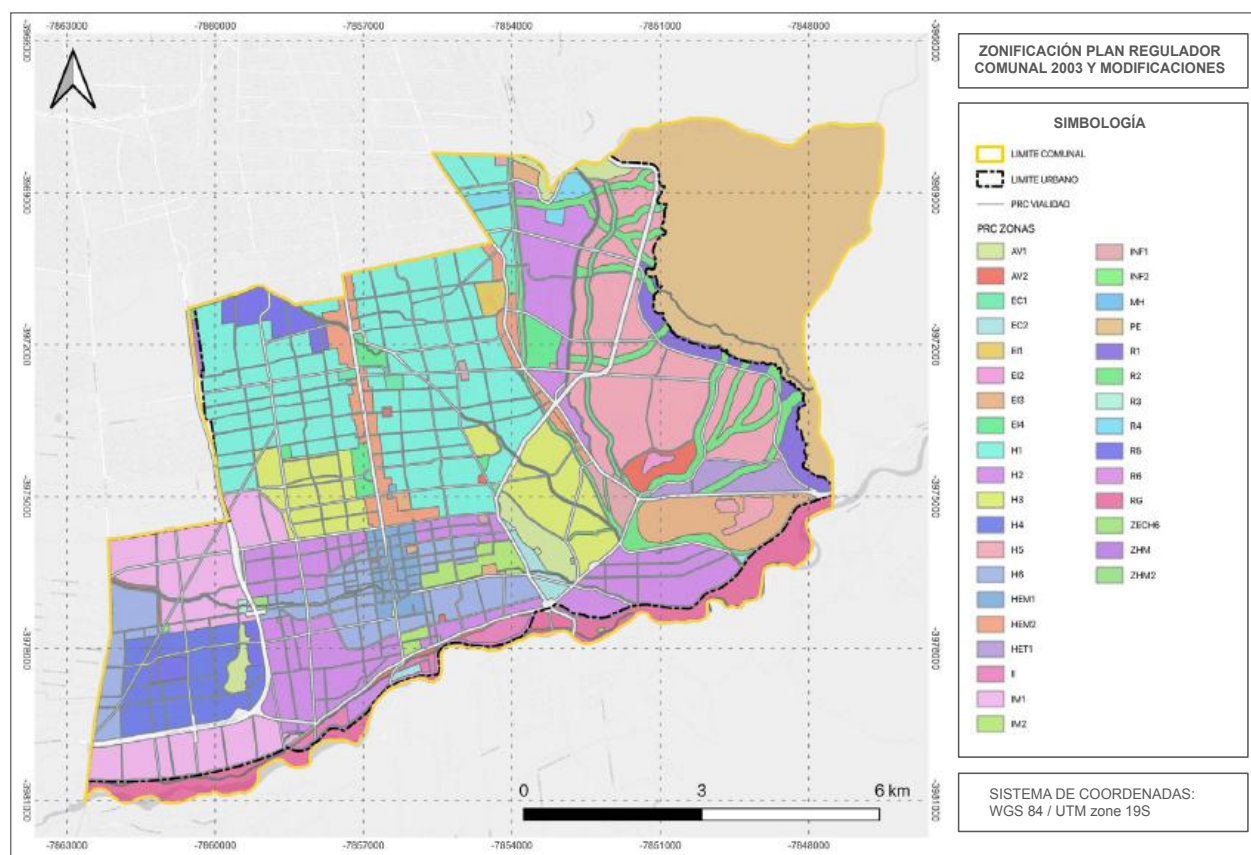


Imagen 6: Zonas PRC/2003 Puente Alto y sus modificaciones. Elaboración propia

3.4 Sistema de Infraestructura natural de Espacios Públicos

3.4.1 Situación Geográfica y geomorfología

En el contexto físico, la comuna se encuentra ubicada en el sector suroriente de la cuenca de Santiago, ocupando una superficie aproximada de 86,74 km². La trama física de Puente Alto está determinada por elementos geomorfológicos claves: precordillera andina, pie de monte, cono de deyección del río Maipo, cerros islas y terrazas fluviales. El río Maipo actúa como barrera natural al sur, condicionando la expansión y articulando un conjunto de sistemas ambientales, junto a una red de canales y quebradas que define corredores ecológicos y riesgos asociados, especialmente durante episodios de lluvias intensas.

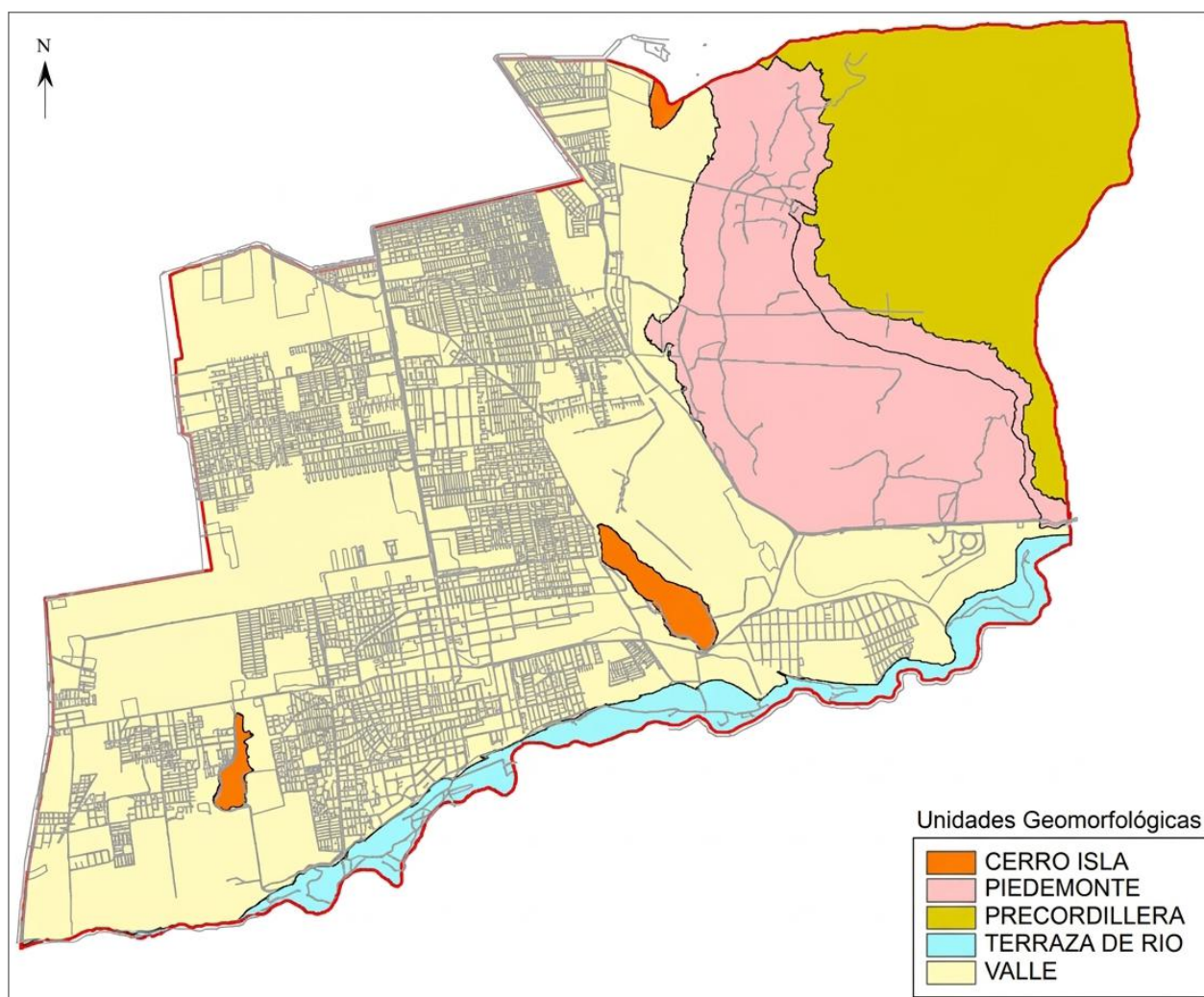


Imagen 7: Unidades geomorfológicas. Fuente: Memoria PRC/2003 Puente Alto

El sistema hidrológico comunal se caracteriza por 3 unidades principales, las cuales son: (1) Caudales y régimen fluvial del Río Maipo: La cuenca hidrográfica del Río Maipo tiene una longitud de 250 km y su superficie de drenado es de 15.304 km², drenando la totalidad del territorio regional con los Ríos Volcán, Yeso, Colorado y Mapocho, por medio de los esteros de

Angostura y Puangue; (2) Canales: La red de canales de regadío de la comuna de Puente Alto está formada, entre otros, por los canales de La Luz, Eyzaguirre, San Francisco, Las Perdices, San Carlos, Maurino y La Carburera; (3) Sistema de Quebradas: El sistema de quebradas El Durazno - El maqui es el más importante porque presenta el mayor número de tributarios (8) y porque su caudal máximo alcanza los 57,86 m³/seg. El siguiente sistema en importancia es el de La Morfilana, que tiene 6 tributarios.

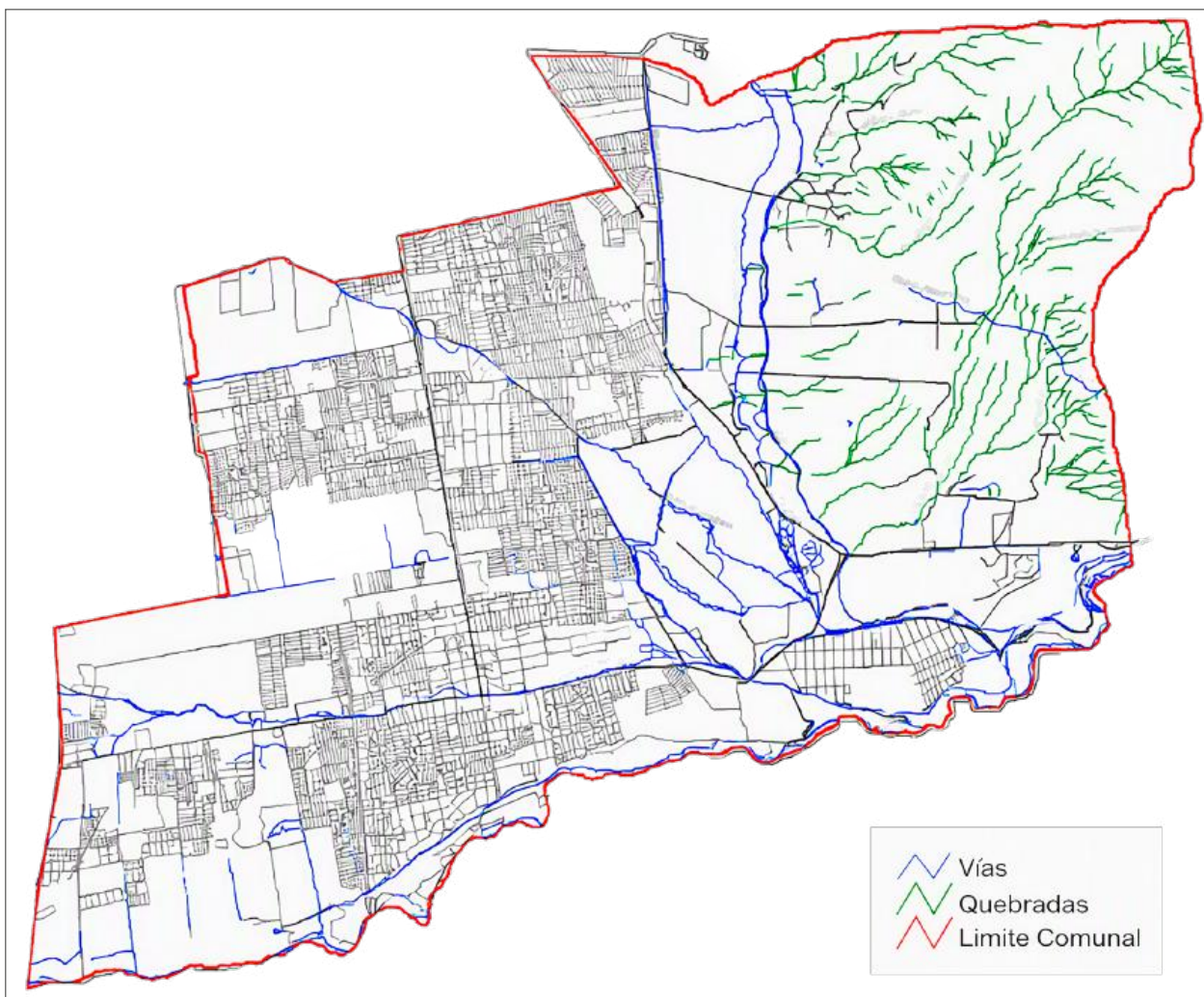


Imagen 8: Hidrología comuna de Puente Alto. Fuente: Memoria PRC/2003 Puente Alto

3.4.2 Sistema de infraestructura de espacios públicos verdes planificados

Por otra parte, en el territorio comunal se reconoce un sistema de áreas verdes existente que estructura el espacio público comunal, con implicancias directas en la calidad ambiental, la habitabilidad urbana y el bienestar territorial. En ese sentido, el PRC 2003 reconoció y planificó dicho sistema de áreas verdes, en el ámbito de sus competencias, de la siguiente manera: (1)

Parques Metropolitanos: Cuenca del Río Maipo; (2) Parques Intercomunales: Cerros Islas (Cerro Chequén, Cerro Santa Rosa, Cerro Las Vizcachas o La Ballena y Cerro Las Cabras de San Miguel), Avenidas-Parques (Tobalaba, Canal Las Perdices, Canal San Francisco, Canal La Luz,

Paseo Pie Andino) y Áreas Verdes Asociadas a Pozos Extractivos (Zona R5); (3) Áreas Verdes Complementarias: Equipamiento recreacional (Estadio Papelera, Autódromo Las Vizcachas, Estadio Municipal, Estadio Codelco), y; (4) Cementerios Parque. Sin embargo, este sistema no ha logrado materializarse como tal, y una parte importante no es de uso público; existiendo una carencia de acceso a espacios públicos de áreas verdes.

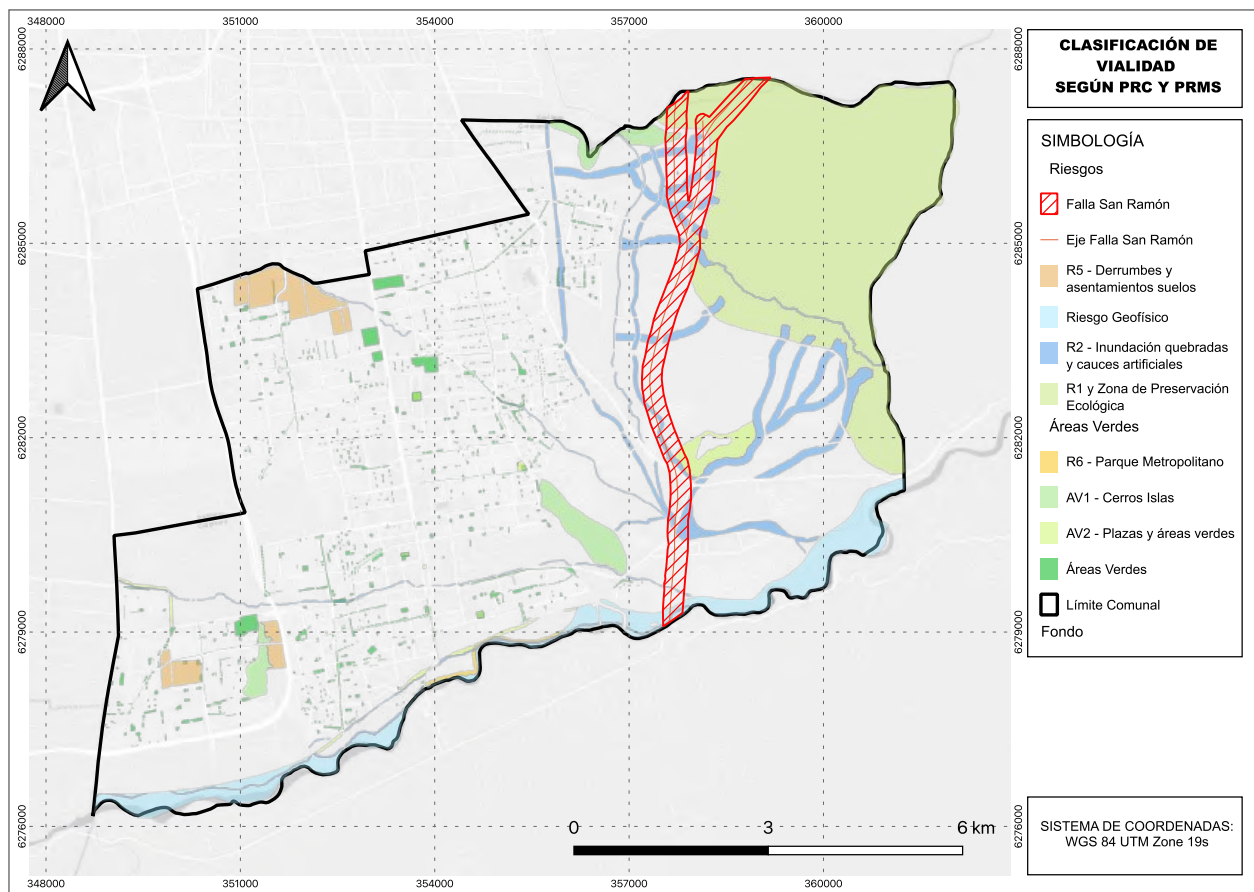


Imagen 9: Sistema de red de infraestructura verde y riesgos, y red de metro proyectada.

Elaboración propia

Este sistema de áreas verdes constituye un componente estructurante del espacio público comunal, con implicancias directas en la calidad ambiental, la habitabilidad urbana y el bienestar territorial. Su distribución actual evidencia una configuración desigual, resultado de procesos históricos de urbanización acelerada y concentración de viviendas sociales en sectores periféricos. Asimismo, según datos de la Plataforma BHT (Subdere), se observa que los sectores con menor cobertura vegetal y mayor exposición a condiciones ambientales críticas se concentran principalmente en el sector sur y en el sector poniente de la comuna de Puente Alto.

De acuerdo a los registros del estudio sobre infraestructura verde, denominado “Stgo+” (impulsado por diferentes organismos del estado, del año 2023), identificó que Puente Alto se encuentra sobre la media de comunas de la región con acceso a plazas de menor escala, pero se encuentra bajo la media de las comunas en acceso a plazas de mayor escala. En ese contexto, se evidencia

un Déficit Crítico para Puente Alto, ya que se encuentra por debajo del umbral de 9 m² de áreas verdes/habitante recomendado por la OMS. Además, la cobertura vegetal es desigual, concentrándose los mayores déficits en los sectores sur y poniente de la comuna. Solo 5% de la población accede fácilmente a parques de escala mayor a 5.000 m².

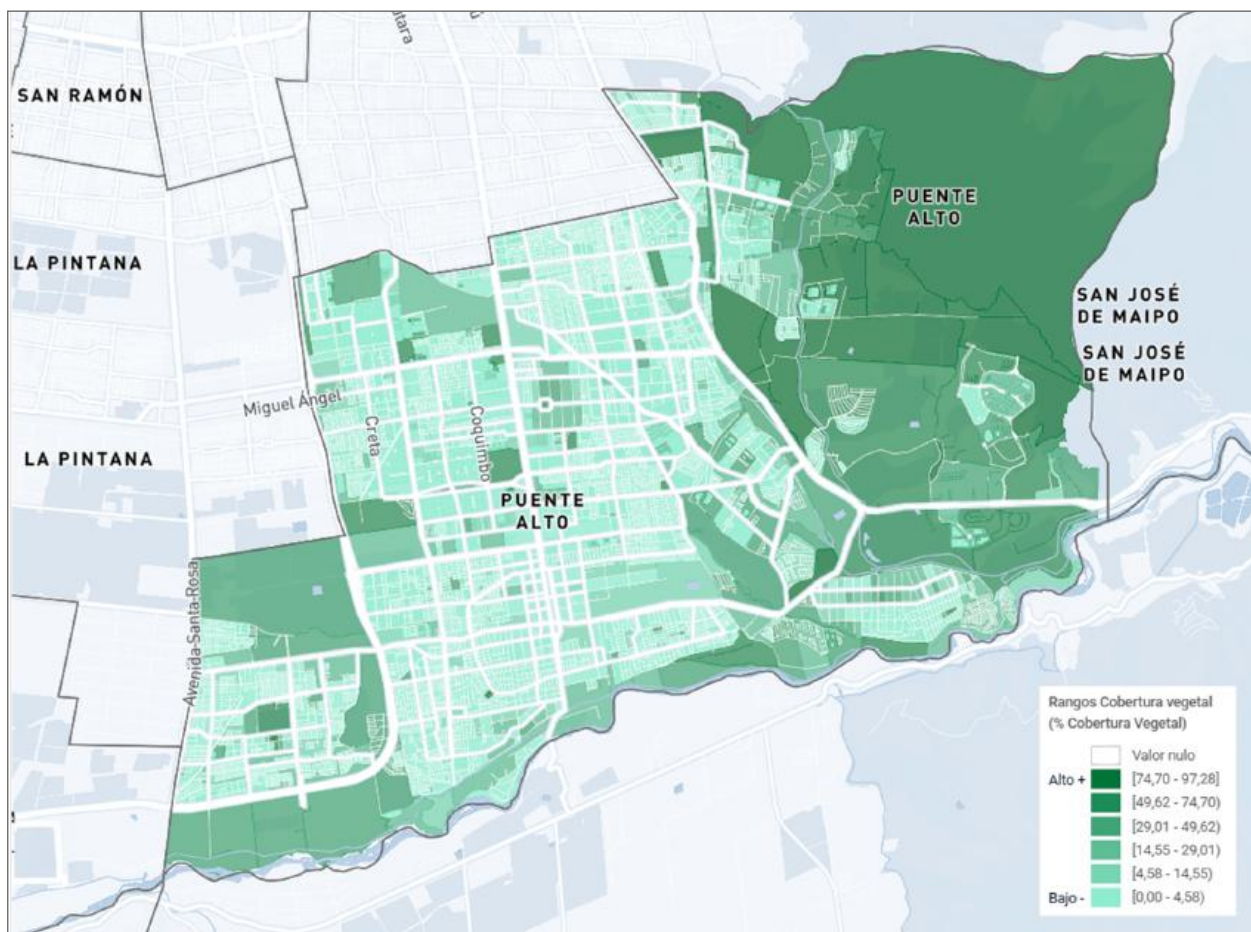


Imagen 10: MBHT Dimensión Ambiental, indicador de cobertura vegetal de Puente Alto.

Fuente: Subdere

3.5 Sistema de Movilidad e Infraestructura de Transporte

3.5.1 Vialidades

La red vial de Puente Alto es extensa y jerárquicamente estructurada —avenidas expresas y troncales, vías colectoras, calles de servicio y caminos locales— en conformidad con las regulaciones del PRMS y el PRC, las Características y perfiles se encuentran definidos por el Artículo 3.2.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. Los principales ejes estructurantes, como Concha y Toro, México, Eyzaguirre, La Serena, Sargento Menadier, Domingo Tocornal, Tobalaba, Gabriela, Camilo Henríquez, entre otros, constituyen el soporte de la movilidad comunal y metropolitana.

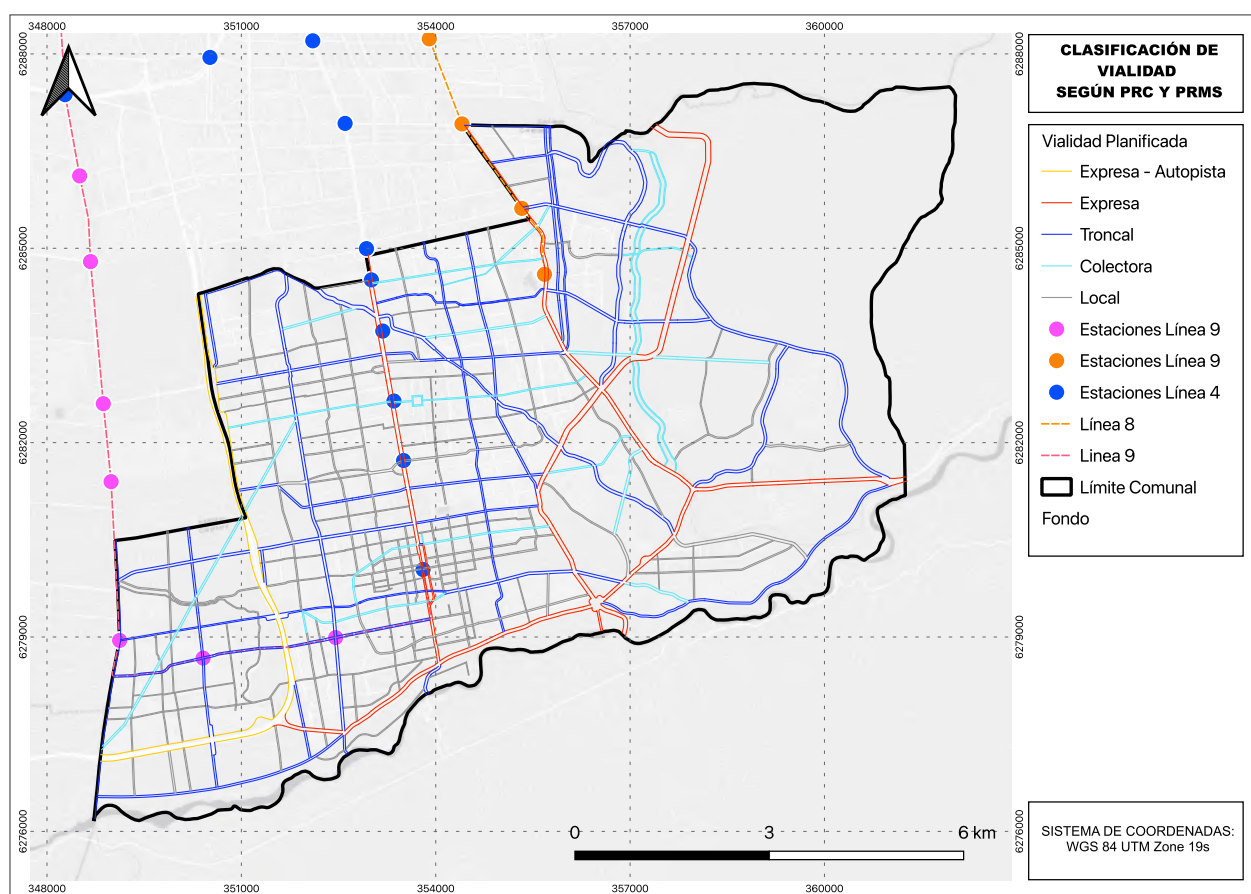


Imagen 11: Clasificación de vialidades según categoría. Fuente: Elaboración propia en base a PRC/2003.

A partir de la información disponible a nivel catastral, se evaluó la materialización de vialidad planificada en el Plan Regulador Comunal (también definida a nivel del PRMS), de acuerdo a las siguientes definiciones: (1) Vialidad Completa, corresponde a aquella que se encuentra materializada en todo el perfil proyectado, o que cuentan con nuevas normas, por haber sido desafectadas de la declaratoria de utilidad pública, dejándolas con el perfil existente (Artículo Transitorio de la Ley N°20.791); (2) Vías Afectas a Ensanche, cuyo perfil oficial existente es menor al proyectado en el PRC, por lo que deben aumentar su perfil hacia algún sentido o hacia ambos lados del eje, según sea el caso; (3) Vías Afectas con Apertura, correspondiente a

aquellas que se deben ejecutar en todo su ancho sobre uno o más terrenos particulares.

De esta manera, del total de la vialidad proyectada en los instrumentos de planificación territorial (PRC y PRMS), se considera que solo el 50% de la vialidad estructurante está completamente materializada en el perfil proyectado, un 27% de la vialidad se encuentra parcialmente consolidada y un 23% de la vialidad falta por materializar en el territorio comunal. De la vialidad faltante por materializar, se puede agrupar por ubicación de la siguiente manera: el 61% en el sector de piedemonte, el 29% en la zona industrial y el 10% en el resto del territorio comunal. Estas discontinuidades y carencias de la red impactan la circulación, seguridad vial y eficiencia del transporte público y privado. No obstante, se considera que un 77% de la vialidad se encuentra operativa, considerando las vías consolidadas y las parcialmente consolidadas.

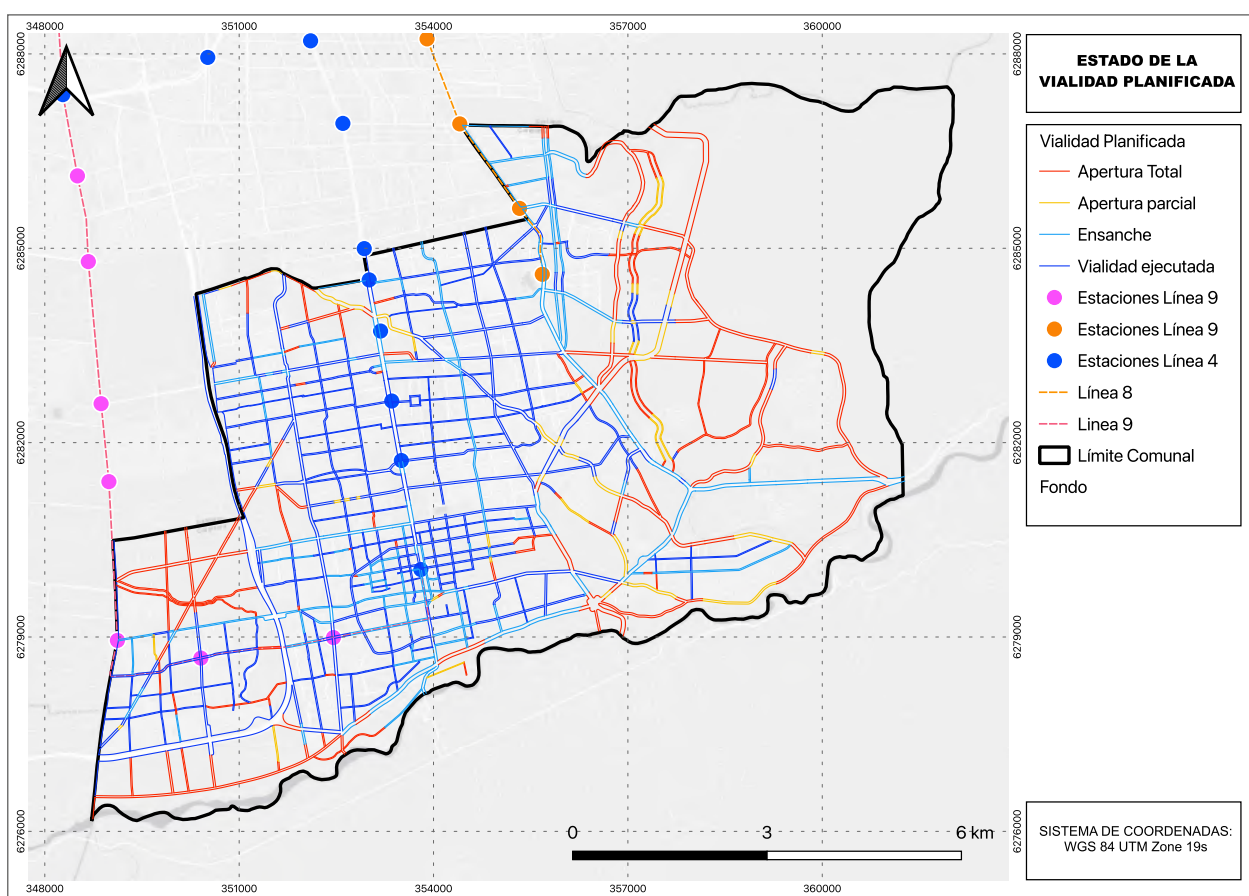


Imagen 12: Estado de vialidad PRC/2003. Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, considerando diferentes proyectos de iniciativas de desarrollo tanto del sector público como privado, existen importantes obras de infraestructura de movilidad con procesos ya consolidados y en proceso de consolidación; algunas de estas son las siguientes: (1) Autopista Acceso Sur: Mejora de conectividad con el eje sur metropolitano; (2) Segundo acceso a Pirque: Integración vial entre comunas vecinas; (3) Modernización de vías estructurantes: Av. Eyzaguirre, Sargento Menadier, Av. Paseo Pie Andino, entre otros; (4) Desarrollo y ejecución de puente sobre Canal La Luz, Canal San Carlos, Canal Las Perdices, entre otros; (5) Semáforos. Estas obras buscan fortalecer la red vial comunal, mejorar la accesibilidad intercomunal y reducir la

fragmentación territorial. Estos proyectos e iniciativas permitirán mejorar la discontinuidad del sistema vial planificado, por lo que se considera de especial relevancia su materialización, ya que dicha inversión permitirá desarrollar de manera más eficiente la inversión municipal.

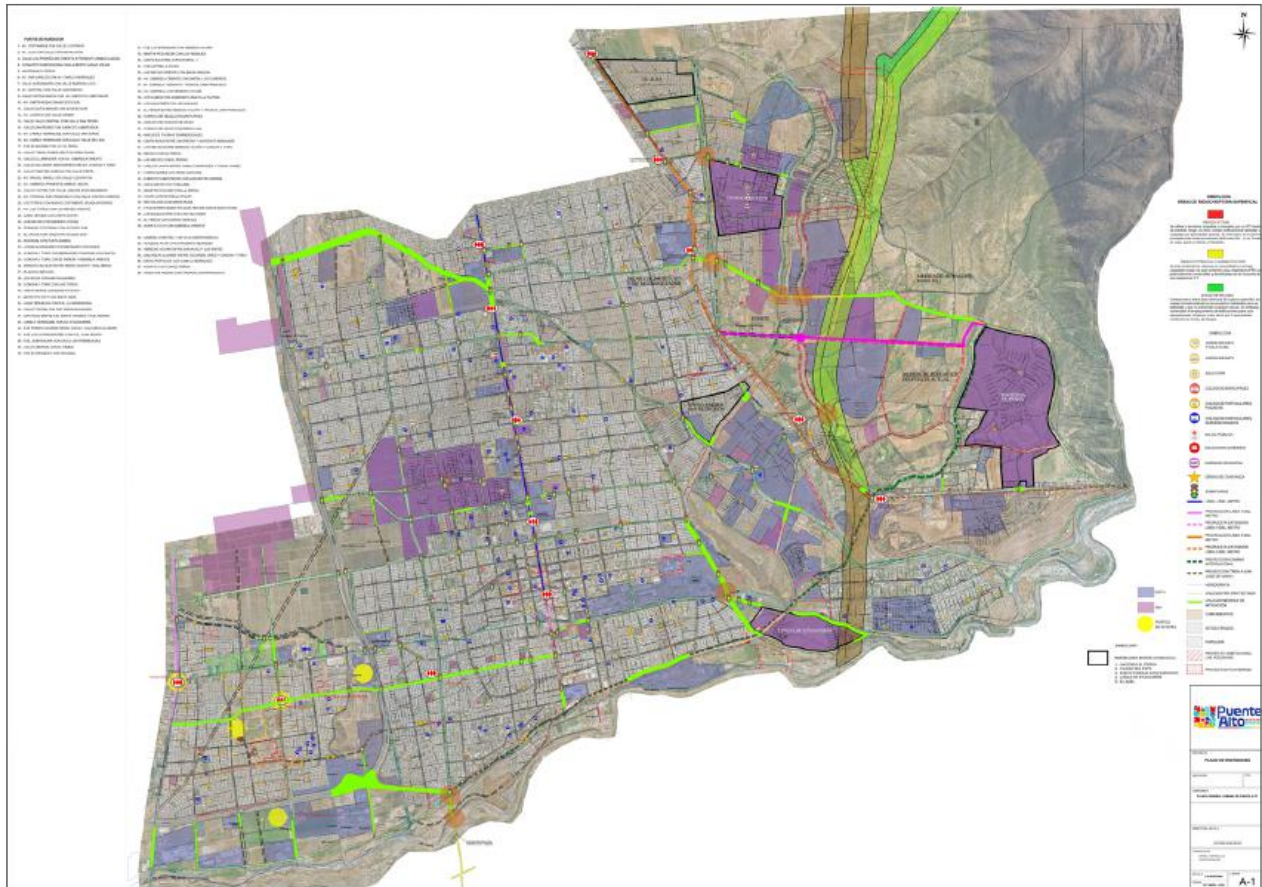


Imagen 13: Proyectos de infraestructura vial pendientes por ejecutar de medidas de mitigación de inversión pública y/o privada

3.5.2 Ciclovías

En materia de infraestructura de ciclovías, la comuna se inserta en la red propuesta por el Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago elaborado por SECTRA el año 2013, posteriormente incorporado en la planificación metropolitana y en los instrumentos sectoriales de transporte, que definen una red estructurante de ejes con aproximadamente 930 km a nivel metropolitano. Para el presente PIIMEP se utiliza como base catastral la cartografía definida por SECTRA y el MTT en el Geoportal de Chile, que integra ciclovías existentes, en planificación, diseño y ejecución a mayo de 2024, complementada con información municipal y regional, lo que permite identificar los tramos actualmente materializados en Puente Alto y aquellos que permanecen sólo como trazas proyectadas en la red metropolitana.

Si bien Puente Alto cuenta con una importante extensión absoluta de ciclovías, con una red que ha crecido apoyada en iniciativas municipales, proyectos SERVIU y programas sectoriales, la distribución territorial de esta infraestructura presenta vacíos relevantes hacia Bajos de Mena,

áreas periféricas y sectores con alta generación de viajes cotidianos. En consecuencia, desde el punto de vista comunal, el desafío ya no es solo incrementar la longitud total de ciclovías, sino también consolidar una red continua y segura que articule en los sentidos oriente–poniente y norte–sur, mejore la conexión con estaciones de Metro, existentes y proyectadas, y corredores de transporte público, y reduzca las brechas de accesibilidad ciclista entre los distintos sectores de la comuna, lo que justifica priorizar proyectos de ciclovías y ciclo-inclusión dentro de la cartera PIIMEP.

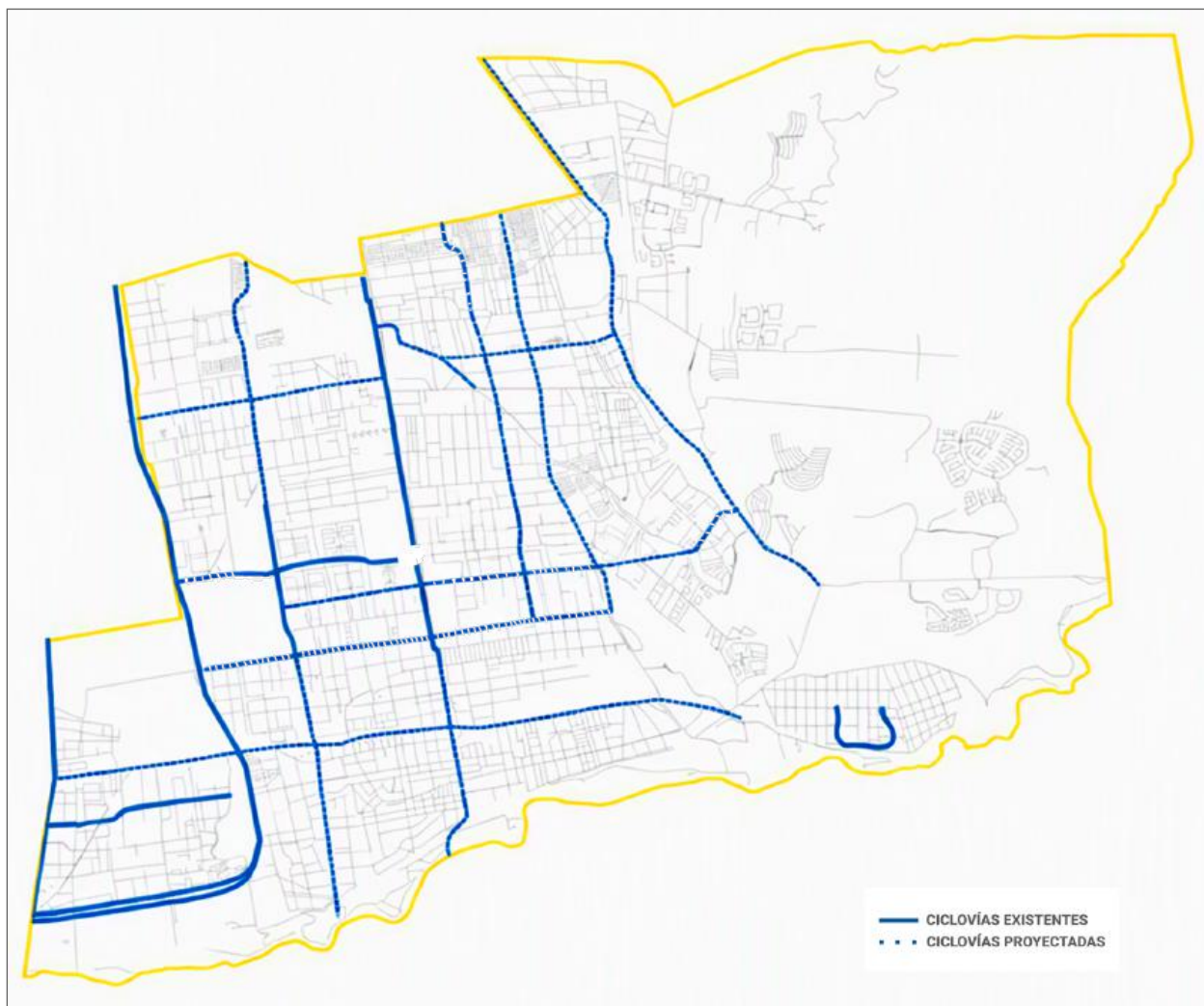


Imagen 14: Ciclovías de Puente Alto. Fuente: Elaboración propia

3.5.3 Red Metro y transporte público de superficie

La comuna de Puente Alto se encuentra conectada por la red de metro a través de la línea 4, juega un rol central en la movilidad comunal, con 5 estaciones en la comuna: Elisa Correa, Hospital Sótero del Río, Protectora de la Infancia, Las Mercedes y Plaza de Puente Alto; esta línea concentra el mayor flujo de carga en horarios punta desde el centro de Puente Alto hacia el centro de la ciudad. Por otra parte, se anunció que para el 2033, la proyección de la línea 9 a través de su tramo 3, conectará el centro histórico de Santiago, a través de Av. San Rosa, para luego conectar en el sentido oriente-poniente la comuna de La Pintana con la Plaza de Puente

Alto. Este tramo tendrá tres estaciones en la comuna, en las siguientes intersecciones: (1) Av. Santa Rosa/ Av. Eyzaguirre; (2) Av. Sargento Menadier/ Av. Juanita y; (3) Av. Sargento Menadier con Av. Ejército Libertador. Finalmente, también se anunció la proyección de la línea 8 del metro que unirá el centro de la ciudad (Providencia) con Puente Alto, y para el 2032, se inaugurará la primera etapa, en dónde tres estaciones se emplazarán dentro de la comuna, en las siguientes intersecciones: (1) Av. Camilo Henríquez/ Av. Trinidad; (2) Av. Camilo Henríquez/ Av. Diego Portales y; (3) Av. Camilo Henríquez/ Av. El Peral. Dichos proyectos permitirán descongestionar arterias estructurales, mejorar la integración territorial y avanzar hacia una mayor equidad en movilidad urbana.

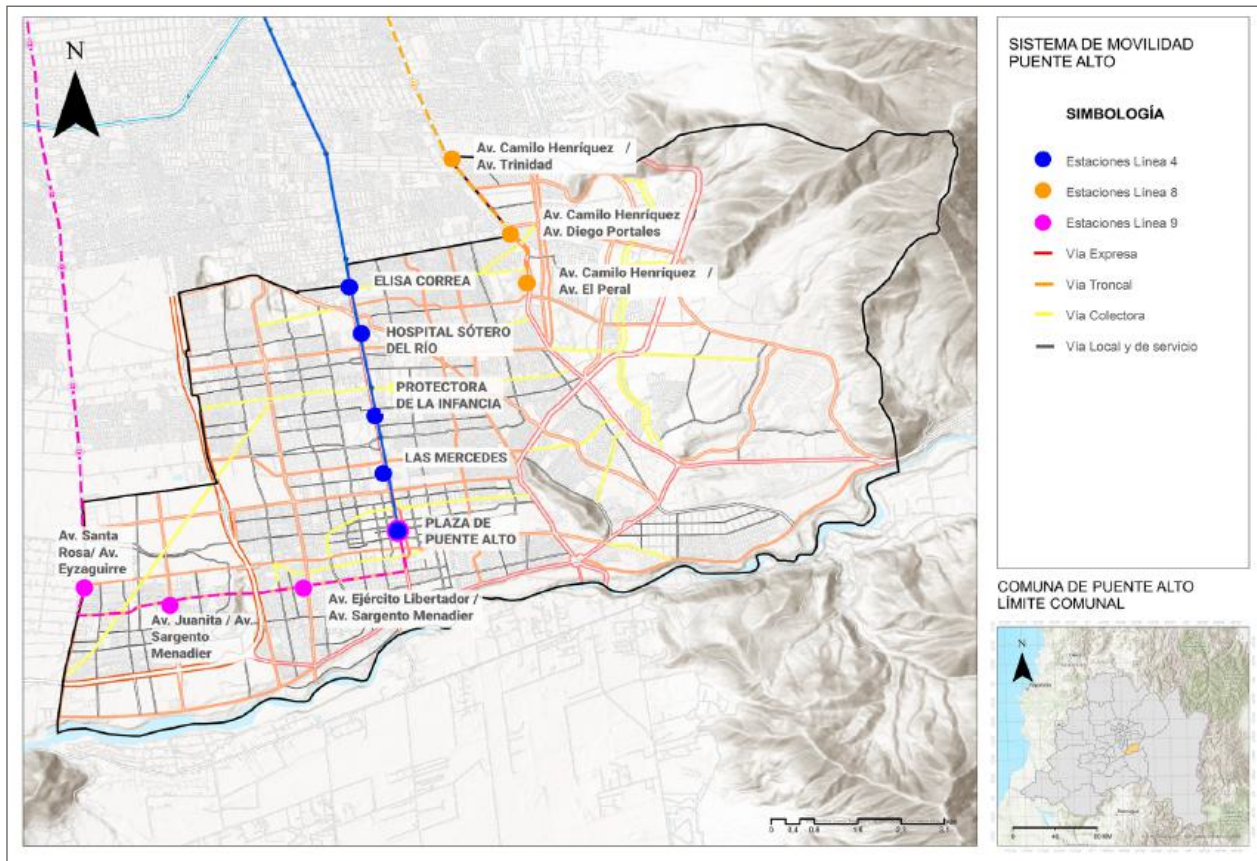


Imagen 15: Sistema de Movilidad Puente Alto. Fuente: Elaboración Propia

3.6 Diagnóstico de Carga y Congestión Vial

El comportamiento de la red vial y de transporte público de Puente Alto se inscribe en una dinámica metropolitana marcada por un fuerte crecimiento del parque vehicular, una alta proporción de viajes motorizados y un uso intensivo del sistema de transporte público masivo, especialmente líneas de Metro y servicios de superficie que estructuran el acceso a la comuna. De acuerdo con la modelación desarrollada por SECTRA para el Gran Santiago al año 2025 y con proyecciones a 2030 y 2035, la partición modal evidencia que, a escala metropolitana, el transporte privado concentra en torno a un 50% de los viajes motorizados en día laboral, mientras el transporte público masivo (Metro y buses) mantiene una participación cercana a un tercio de los viajes, con una fracción menor pero significativa de modos no motorizados (caminata y bicicleta). Esta estructura modal, sumada al crecimiento urbano intenso en extensión residencial como la de Puente Alto, genera presiones sobre la red vial que se manifiestan en sobrecargas recurrentes en los ejes estructurantes de acceso y distribución interna. Además, existen una serie de restricciones importantes a la continuidad del sistema de movilidad.

CATEGORÍA	DESCRIPCIÓN
Infraestructura Vial	Vía Concesionada Acceso Sur: límite comunal y potencial transformador.
Barreras de Conectividad	Falta de accesibilidad hacia el oriente y norte.
Barreras Ambientales	Río Maipo: deterioro ambiental, posible mejora con parque borde de río.
Accesos y Congestión	Solo 4 accesos, poco claros y expeditos, generan congestión vehicular.
Desconexión Urbana	Sectores densos e indiferenciados sin conexión entre sí y con la ciudad.
Enclaves Agrícolas	Casas Viejas, Pie de Monte, Cerro La Ballena, áreas industriales sin gestión.
Zonas de Riesgo	Áreas identificadas como de riesgo y alto riesgo según diagnóstico comunal.
Restricciones por Tendido	Alta tensión: áreas de restricción con potencial para vías-parques.

Tabla N°6. Fuente: Restricciones artificiales. Elaboración propia en base a Memoria PRC/2003 Puente Alto.

En la situación base 2019-2025, los resultados del estudio de redes de transporte masivo muestran que Puente Alto se caracteriza por elevados niveles de generación y atracción de viajes en hora punta, con focos de concentración en torno a los ejes de Vicuña Mackenna, Concha y Toro, Eyzaguirre y la Autopista Acceso Sur, y la conexión Norte-Sur, a través de avenida Camilo Henríquez y avenida Concha y Toro. El modelamiento de SECTRA identifica que, aún con la operación plena de la línea 4, las secciones de acceso a la red de transporte masivo en el sector poniente de la comuna y los tramos de conexión hacia la zona oriente (piedemonte) presentan altos niveles de carga vehicular, tiempos de viaje crecientes y niveles de servicio deteriorados en horas punta de mañana y tarde, asociándose a cuellos de botella en intersecciones semaforizadas críticas y en enlaces con la red concesionada. A escala de red, la simulación para 2030 y 2035 evidencia que, sin mejoras relevantes en la infraestructura vial y en la oferta de transporte público masivo y de superficie, tienden a consolidarse patrones de congestión estructural, en los que el aumento de vehículos privados no puede ser absorbido por la capacidad disponible, particularmente en los accesos norte, poniente y sur de la comuna.

Desde la perspectiva comunal, la materialización de la vialidad del PRC y el PRMS antes mencionada se traduce en que sólo tres cuartas partes de la red estructurante se encuentra operativa, existiendo un porcentaje relevante de vías con ensanches pendientes y tramos de aperturas no ejecutadas, concentrados principalmente en el área de piedemonte y zonas industriales. Los resultados del estudio SECTRA confirman que esta condición geométrica y de continuidad de la red se traduce en una distribución poco eficiente de los flujos vehiculares, forzando la canalización de gran parte de los viajes a través de un número acotado de corredores y nodos, que operan cercanos o sobre su capacidad en horarios punta mañana y tarde. En el caso de Puente Alto, esto se observa de manera especial en las conexiones con la red de Metro, donde la alta demanda de acceso a estaciones y los patrones de alimentación por buses y modos privados generan problemas de saturación y tiempos de espera en intersecciones estratégicas, afectando la regularidad del transporte público y la seguridad vial de peatones y ciclistas. En la imagen N° 16 se muestran los indicadores de carga vehicular sobre la red vial básica comunal, el degrade de color amarillo al rojo representa los grados de saturación en la red, donde los rangos del 20% al 50% representan bajos grados de saturación (baja congestión), rangos entre el 50% y 70%, representan saturaciones medias, y rangos superiores al 70% representa, altos grados de saturación. Cabe hacer presente, que los rangos superiores al 100% representan detención total en los arcos.

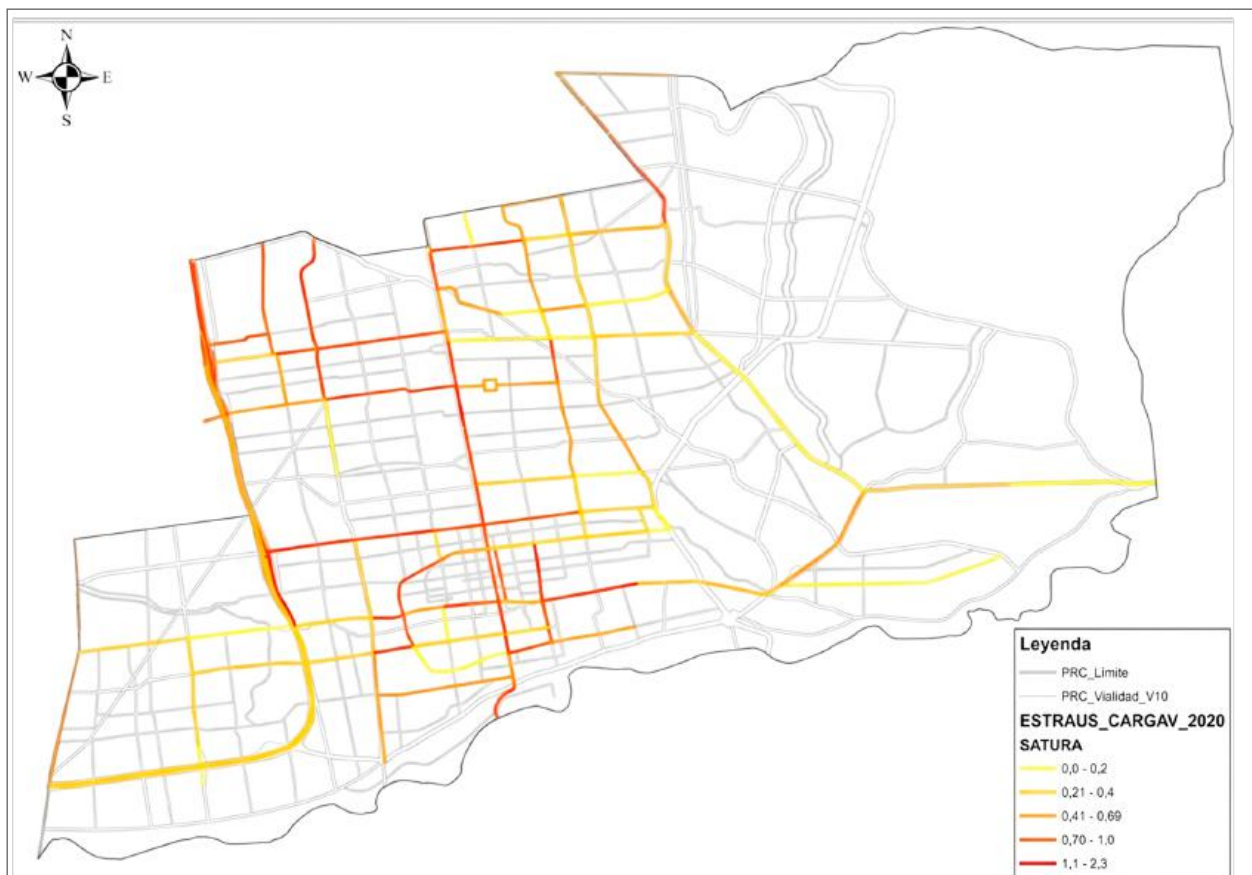


Imagen 16: Indicadores de Carga Vehicular. SECTRA 2020

Por otra parte, en la Imagen N°17, se observa la red de carga de transporte de pasajeros, esta se efectúa sobre la base de los vectores orígenes destino de los viajes en transporte público, en las modalidades de Metro, Buses y Taxis Colectivos. En el dibujo se observa en degradé, la cantidad de viajes por miles de pasajeros.



Imagen 17: Indicadores de Carga de Pasajeros. SECTRA 2020

La modelación metropolitana también permite identificar que, en los escenarios tendenciales a 2035, la consolidación de extensiones de Metro hacia el suroriente (caso de la Línea 8 proyectada hacia Las Vizcachas) contribuiría a redistribuir parte de la carga sobre el sistema de transporte público masivo, reduciendo presiones sobre algunos tramos de la red vial estructurante. No obstante, mientras estos proyectos no se materialicen, la comuna enfrenta una brecha de oferta de transporte público masivo en sectores periféricos y en las áreas más alejadas de las estaciones actuales, lo que refuerza el uso del automóvil y el transporte informal como soluciones de acceso, incrementando la carga sobre vías locales y colectoras no diseñadas para soportar altos volúmenes de tránsito. En este contexto, el PIIMEP reconoce como prioritario avanzar en tres líneas de acción: (1) mejorar la continuidad y estándar de la vialidad estructurante comunal para reducir cuellos de botella y mejorar la resiliencia de la red; (2) reforzar la jerarquización y el diseño de intersecciones y cruces seguros asociados a la red de transporte público y a las estaciones de Metro; y (3) acompañar los futuros proyectos de transporte masivo de nivel metropolitano con intervenciones locales de movilidad y espacio público que permitan capturar sus beneficios y evitar que la congestión se traslade a la escala barrial.

En términos gráficos, los planos de densidad de viajes y de partición modal elaborados por SECTRA, junto con la cartografía de la red de transporte masivo base y con proyectos, constituyen un insumo relevante para el diagnóstico comunal, ya que permiten visualizar la localización de los principales corredores saturados, la concentración de viajes en torno a nodos de intercambio y las áreas con menor accesibilidad al transporte público masivo. Estos antecedentes han sido incorporados en la planimetría del PIIMEP mediante un sistema de información geográfica

(SIG) que integra la red vial PRC–PRMS, la red de transporte público metropolitano existente y proyectada, y los registros de proyectos viales y de movilidad comunales, con el objeto de orientar la cartera de inversiones hacia aquellos puntos del territorio donde la congestión, la sobrecarga del sistema y los riesgos de seguridad vial resultan más críticos para la vida cotidiana de la población.

3.7 Sistema de Aguas Lluvias y puntos críticos de anegamiento

La comuna presenta una condición relevante en materia de drenaje urbano, en la medida que la red de movilidad y el funcionamiento cotidiano del espacio público se ven afectados por la insuficiencia o discontinuidad de la infraestructura de evacuación de aguas lluvias en diversos sectores. La existencia de colectores primarios y secundarios resulta fundamental para asegurar la adecuada captación, conducción y descarga de escorrentías superficiales, debido a que cuando esta infraestructura es insuficiente o no se encuentra plenamente articulada, se generan anegamientos recurrentes en calzadas, cruces, veredas y áreas de tránsito peatonal, afectando la continuidad de los desplazamientos, la accesibilidad a equipamientos y paraderos, la seguridad vial y la operación general del sistema de movilidad durante los periodos de invierno.

En ese sentido, se observa que los puntos de anegamiento se distribuyen en distintos sectores de la comuna y se presentan con diversos niveles de criticidad, registrándose 9 puntos críticos prioritarios, 9 de riesgo muy alto, 27 de riesgo alto, 16 de riesgo medio y 14 de riesgo bajo. Esta información evidencia que la problemática del drenaje pluvial tiene una expresión territorial significativa y que su impacto no se limita a episodios aislados, sino que configura una restricción funcional para la red vial y para el uso regular del espacio público. En este contexto, la superposición entre ejes viales, cauces, canales y trazados de colectores permite inferir que parte de las situaciones de anegamiento se relaciona con déficits de cobertura, capacidad o continuidad de la infraestructura de aguas lluvias, especialmente en sectores donde las escorrentías convergen sobre vías de circulación estructurantes o locales.

Esta situación guarda relación con lo señalado en el diagnóstico de vialidades del presente plan, donde se identifica que una fracción relevante de la red estructurante aún se encuentra parcialmente consolidada o pendiente de materialización, lo que incide en la capacidad del territorio para responder adecuadamente a eventos de lluvia y evacuar flujos superficiales. En consecuencia, abordar los puntos de anegamiento mediante proyectos de colectores, obras complementarias de drenaje y mejoramiento de la vialidad asociada resulta estratégico no solo desde la perspectiva hidráulica, sino también como una condición para mejorar la conectividad, la seguridad vial, la accesibilidad peatonal y la resiliencia del sistema de movilidad comunal.

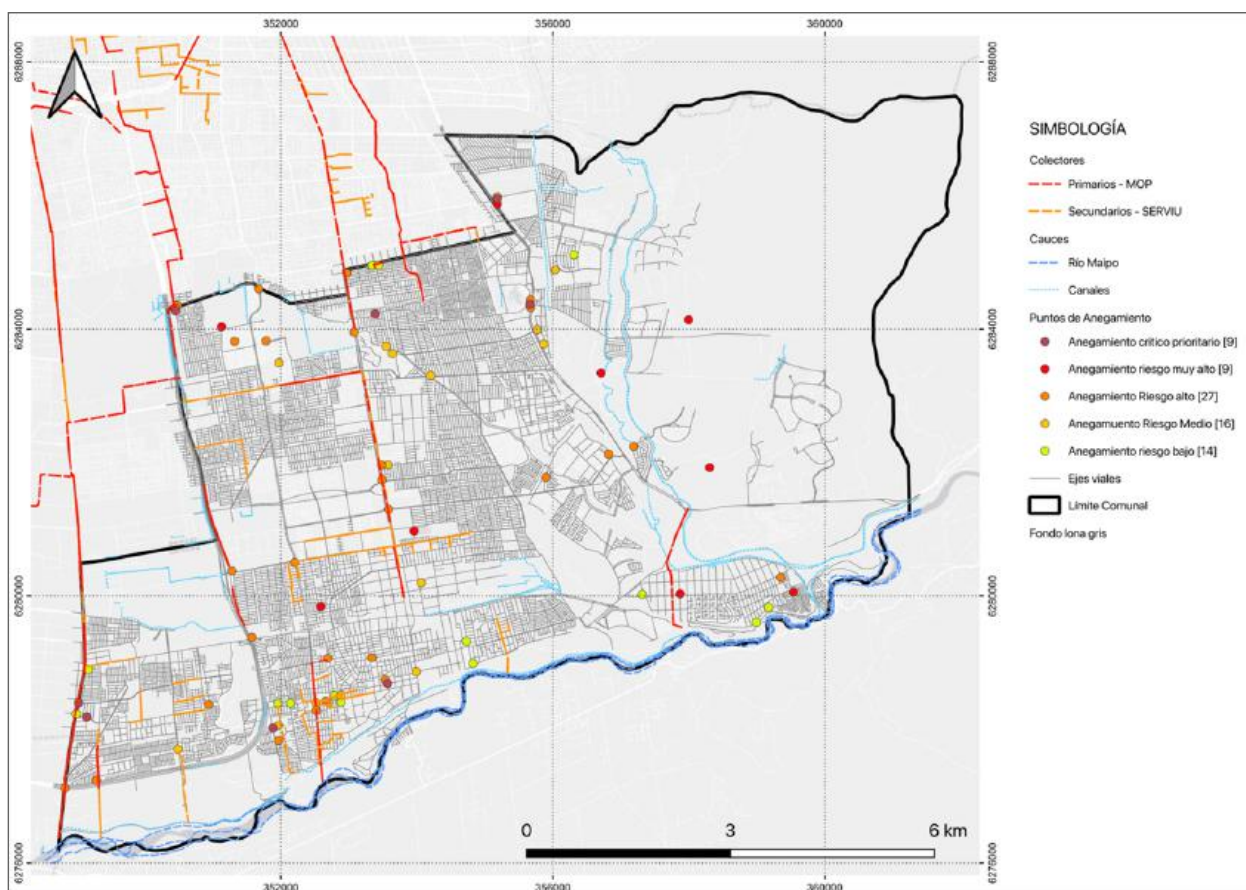


Imagen 18: Sistema de colectores y puntos críticos de anegamiento

3.8 Niveles de Bienestar Territorial

Para evaluar la calidad de vida urbana y territorial, se aplica el Indicador de Bienestar Territorial (IBT) y la Matriz de Bienestar Humano Territorial (MBHT), desarrollados por la Subsecretaría de Desarrollo Regional y la Universidad Adolfo Ibáñez. Este instrumento considera cuatro dimensiones: ambiental, infraestructura, accesibilidad y seguridad, y clasifica el bienestar en niveles altos, medios y bajos; facilitando la identificación de áreas prioritarias para intervenciones públicas.

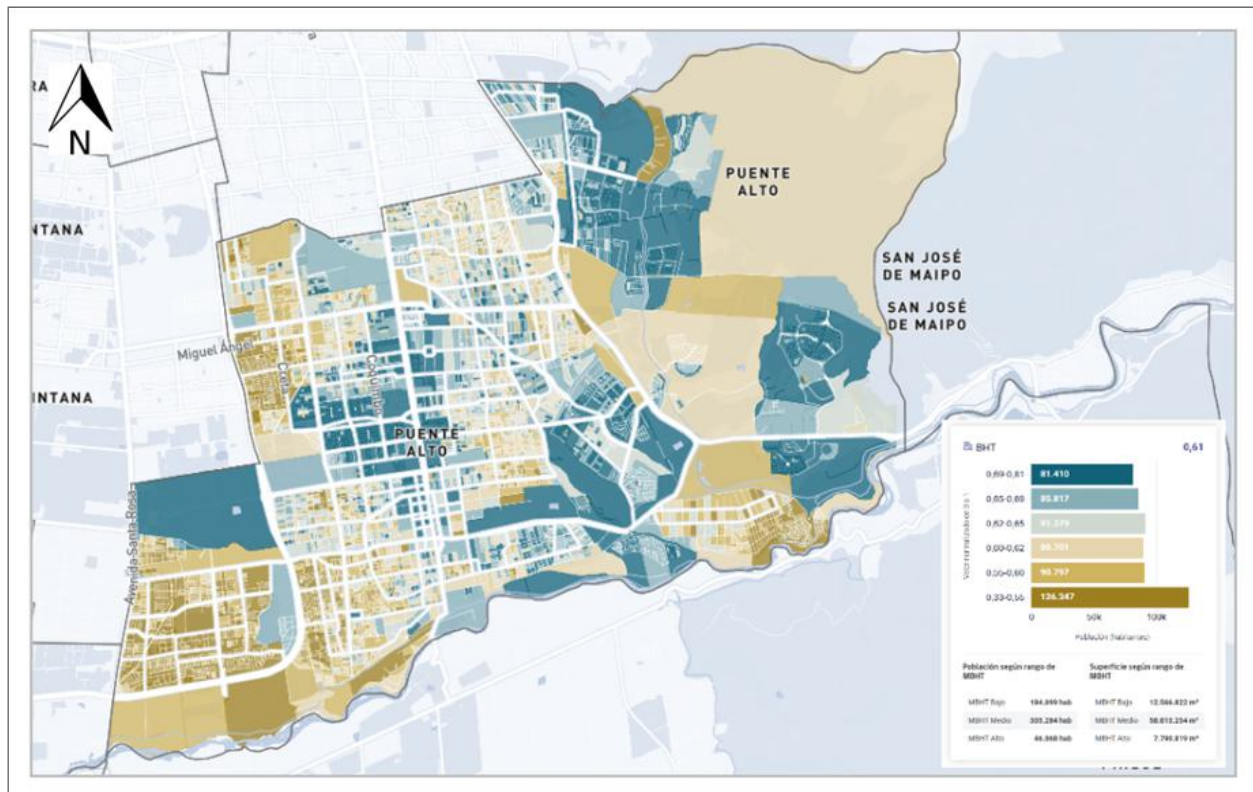


Imagen 19: Rasgos de Bienestar Humano Territorial. Fuente: Plataforma BHT (SUBDERE)

Los sectores con menor bienestar territorial —según esta metodología— se concentran en el sector sur-poniente de la comuna, especialmente en Bajos de Mena, áreas circunscritas por la Autopista Acceso Sur, Casas Viejas y zonas centrales con déficit de infraestructura. Estas áreas presentan alta densidad, baja conectividad vial y digital, carencia de equipamientos y altos niveles de vulnerabilidad poblacional.

La distribución de grupos socioeconómicos evidencia una fuerte segregación, respecto a lo siguiente: los segmentos de mayores ingresos se ubican principalmente en torno a la avenida Concha y Toro y sectores norte-oriente de la comuna; los hogares de menores ingresos predominan en el sector sur-poniente. Esta configuración potencia las brechas de acceso, movilidad y oportunidades de desarrollo.

El análisis de los Territorios de Oportunidad de Bienestar (TOB) es un indicador que mide el nivel de bienestar territorial considerando factores como acceso a servicios básicos, infraestructura

urbana, condiciones socioeconómicas y calidad del entorno. Los valores se expresan entre 0 y 1, donde alto indica la mayor oportunidad de Bienestar y bajo refleja condiciones desfavorables. Los rangos altos se concentran en el nororiente y en torno a los ejes estructurantes, mientras que los sectores surponiente presentan valores bajos, evidenciando menor acceso a servicios y oportunidades. Esta distribución territorial refuerza las desigualdades y condiciona la calidad de vida comunal.

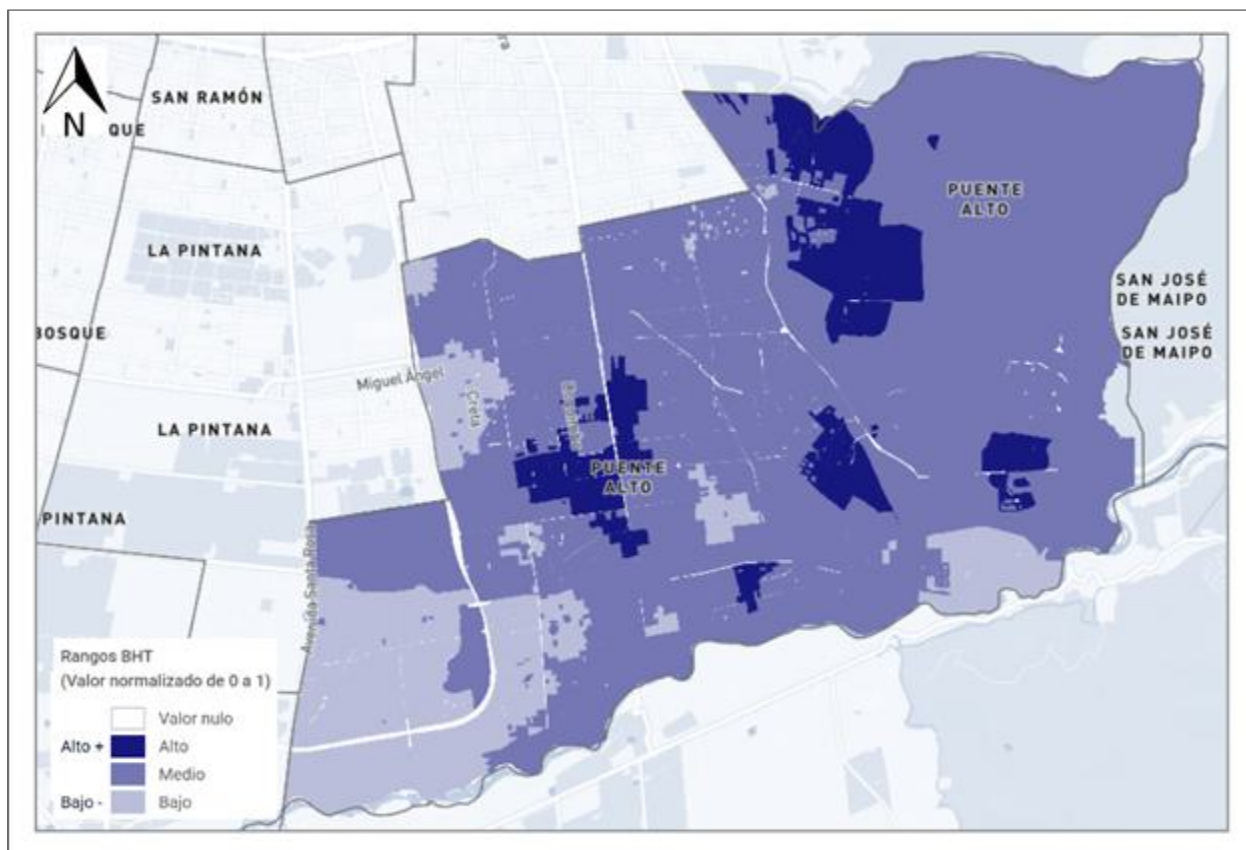


Imagen 20: Población comunal por Territorios de Oportunidad de Bienestar (TOB). Fuente: Plataforma BHT (SUBDERE)

La localización de subcentros comunales como el Hospital Sótero del Río, el Mall Plaza Tobalaba y el Centro Bajos de Mena influye directamente en los niveles de bienestar territorial. Aunque concentran servicios y generan flujos de desplazamiento intensos, la falta de infraestructura complementaria en torno a estos nodos limita la calidad del entorno y su uso.

3.9 Indicadores Socioeconómicos

La comuna presenta una estructura socioeconómica diversa, con predominancia de hogares pertenecientes a los grupos de clase media baja y vulnerable, aunque también existen sectores con presencia de hogares de ingresos medios y acomodada. Esta configuración refleja tanto los avances en consolidación urbana como los desafíos persistentes en materia de equidad territorial, acceso a servicios y calidad de vida.

De esta manera, a modo de complementar el análisis de la segmentación socioeconómica, se revisa la segmentación publicada por Ipsos, AIM y ANDA (2025), en donde los hogares en Chile se agrupan en ocho categorías, considerando ingreso per cápita ajustado, nivel educacional y ocupación del principal sostenedor. Los grupos C2 y C1b (clases media típica y media emergente, respectivamente) están presentes en sectores consolidados en el eje Concha y Toro, mientras que los grupos D y E (clases vulnerable y pobreza, respectivamente) se concentran en el sur poniente de la comuna, especialmente en Bajos de Mena, Gabriela Poniente, Santa Rosa y El Peñón. El grupo ABC1 (clases alta y media acomodada, respectivamente) tiene presencia marginal, principalmente en condominios cerrados del sector oriente de la comuna. Por otra parte, según datos del Registro Social de Hogares (2025), la distribución por tramos socioeconómicos en Puente Alto es la siguiente: (a) Tramos 1 y 2 (0–50%): 58,2% de los hogares de alta vulnerabilidad; (b) Tramos 3 y 4 (51–70%): 27,4% de ingresos medios-bajos y; (c) Tramos 5 a 7 (71–100%): 14,4% de ingresos medios-altos y altos.

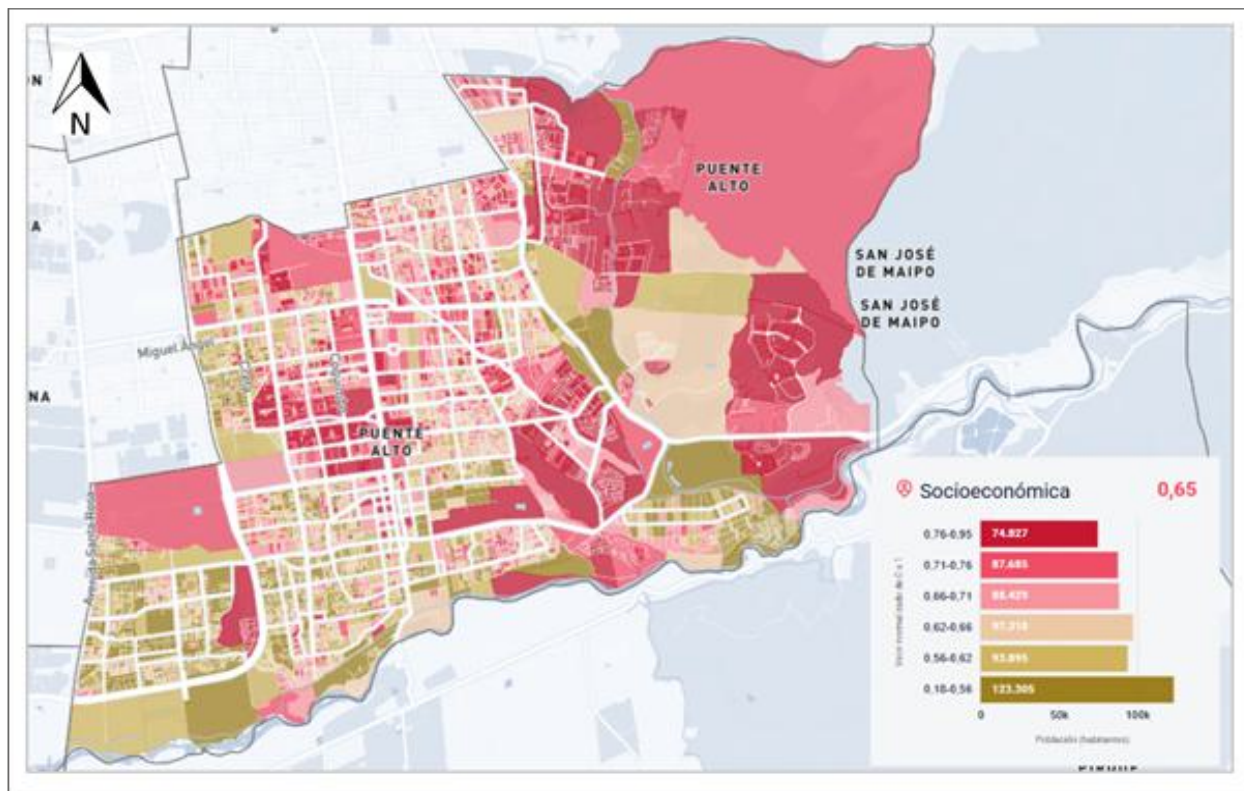


Imagen 21: Rangos Socioeconómicos. Fuente: Plataforma BHT Subdere

Además, el empleo formal presenta una alta presencia de economía informal, especialmente en la forma de venta ambulante y comercio callejero, concentrado en ejes de alto tránsito como la avenida Concha y Toro, y en los sectores de Bajos de Mena y entorno a estaciones de metro. Esta

actividad generalmente refleja estrategias de subsistencia en sectores vulnerables, y aunque no está formalizada, constituye una fuente relevante de ingresos para cientos de familias.

4 VISIÓN ESTRATÉGICA DE DESARROLLO URBANO

La caracterización territorial de Puente Alto evidencia una profunda diversidad de problemáticas urbanas, reflejada en la heterogeneidad de sus sectores y en la marcada desigualdad en la provisión de servicios, equipamientos, vialidad y acceso a espacios públicos. Sectores como Bajos de Mena presentan situaciones de alta densidad, escasa cobertura de áreas verdes y precariedad en la accesibilidad, mientras otros sectores hacia el oriente muestran una falta de desarrollo, específicamente, se observa una falta de materialización en infraestructura vial y espacio público. Esta fragmentación intraurbana se traduce en brechas de bienestar, segregación socioespacial y oportunidades desiguales para la población. Por tanto, se concluye que cualquier inversión e intervención destinada a mejorar la calidad de vida en la comuna, especialmente aquellas referidas a obras de espacio público, debe partir de un criterio de distribución equitativa en el territorio, priorizando a los sectores históricamente rezagados y avanzando hacia una mayor equidad territorial sustentada en la integración de todos los habitantes.

4.1 Equidad Territorial para 18 Sectores

En ese contexto, para abordar la desigualdad territorial desde una perspectiva de planificación urbana integral, se considera el principio de equidad territorial, entendiendo este como la distribución justa y equilibrada de recursos, servicios, infraestructuras y oportunidades en todo el territorio urbano, buscando que todos los habitantes accedan, sin discriminación, a una adecuada calidad de vida y participación en los beneficios del desarrollo, independientemente de su ubicación geográfica o condición socioeconómica. Asimismo, el Consejo Nacional del Desarrollo Territorial, en su propuesta para la Implementación del enfoque territorial en el Sistema Nacional de Inversiones en Chile, reconoce que la brecha más importante y compleja es la desigualdad territorial, por lo que propone dos consideraciones relevantes: (1) Se hace necesario superar la “mirada proyecto a proyecto” y transitar hacia una lógica más integral que considere la diversidad territorial y la reducción de brechas históricas, para evitar inversiones fragmentadas que limiten el desarrollo equilibrado; (2) Avanzar hacia una distribución justa de beneficios y oportunidades generados por inversiones públicas y privadas, asegurando que todos los territorios accedan a infraestructura y servicios básicos, buscando reducir brechas de desarrollo entre territorios (CNDT, 2025).

De esta manera, se consideró una nueva división para la gestión de la planificación territorial de Puente Alto, que considera 18 sectores en la comuna que permitan distribuir inversiones según necesidades y reducir brechas históricas, evitando concentraciones en áreas consolidadas (Imagen 21). Esta nueva división, consideró diferentes elementos en su definición y delimitación; como por ejemplo: Principales vías estructurantes, elementos geográficos como cerros islas, cantidad de población y espacios públicos como parques urbanos. Esta división representa un instrumento cartográfico para la gestión administrativa y de inversión de proyectos, permitiendo estructurar y facilitar la priorización y seguimiento de proyectos, incorporando *obras de confianza* —intervenciones rápidas y de alto impacto como pavimentación, iluminación y áreas verdes, entre otras— que generan mejoras visibles y fortalecen la participación ciudadana.

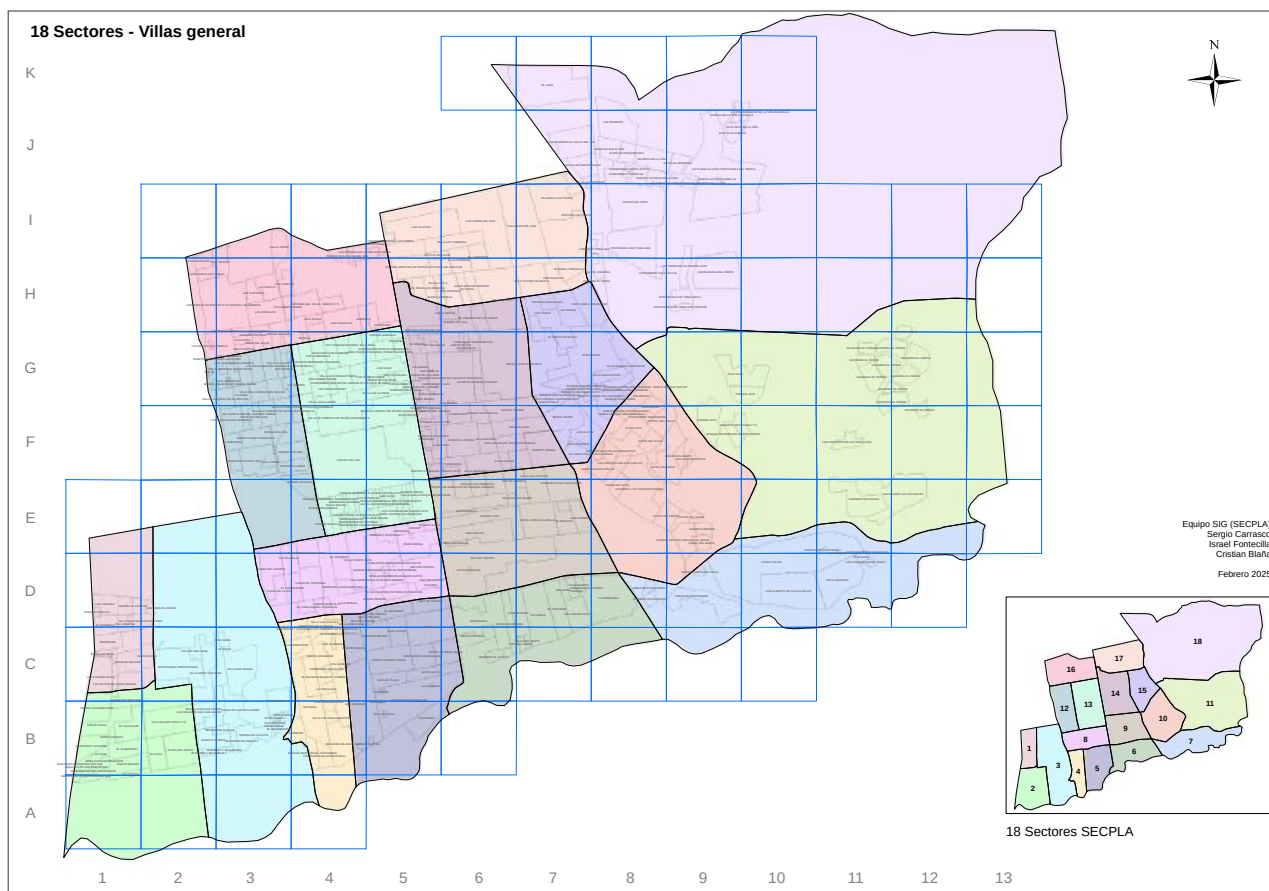


Imagen 22: División de 18 sectores y ejes viales. Elaboración propia

4.2 Revisión de lineamientos de ERD y PLADECO y propuesta de Lineamientos PIIMEP

Para incorporar el principio de equidad territorial desde un enfoque integral de planificación, se revisaron los lineamientos de la Estrategia Regional de Desarrollo de la Región Metropolitana de Santiago (ERD 2025–2035) y del Plan de Desarrollo Comunal de Puente Alto (PLADECO 2023–2028). De este análisis se desprende una alta convergencia en materias clave de desarrollo urbano, social y ambiental, particularmente en la promoción de espacios públicos para todas y todos, la movilidad regional y metropolitana sostenible, y el medio ambiente y territorio resiliente, lo que entrega un marco de coherencia estratégica para la formulación del PIIMEP comunal. En ambos instrumentos se enfatizan, además, la participación ciudadana, la descentralización y el acceso equitativo a servicios, así como la importancia de la infraestructura vial, la conectividad y la gestión territorial como soportes del bienestar urbano.

De esta manera, la integración de estos lineamientos de dichos instrumentos ofrece ventajas relevantes para el PIIMEP de Puente Alto, ya que permite, (1) evitar duplicidades de esfuerzos y recursos, articulando la inversión comunal con las prioridades regionales; (2) fortalece una visión compartida entre planificación estratégica y programas concretos de inversión; (3) facilita la coordinación intersectorial y la captación de financiamiento, y; (4) refuerza la legitimidad ciudadana del plan al alinear las aspiraciones comunales con los objetivos regionales de

desarrollo. A partir de esta revisión, y considerando los siete Factores Críticos de Decisión (FCD) identificados en el PLADECO —entre ellos la desactualización del Plan Regulador Comunal, el déficit de áreas verdes, la mala calidad de veredas y calzadas, las barreras urbanas del Acceso Sur, la carencia de red de ciclovías, entre otras—, se definieron para el PIIMEP comunal dos lineamientos estructurantes y cuatro objetivos específicos, que ordenan la cartera de proyectos y su priorización.

Los lineamientos del PIIMEP corresponden a sistemas integradores que agrupan las intervenciones según su naturaleza principal:

- Sistema de Movilidad Sustentable; orientado a consolidar una red de movilidad segura, inclusiva y eficiente, basada en modos sustentables y en la integración de la red comunal al sistema de transporte metropolitano.
- Sistema de Infraestructura verde y espacios públicos; destinado a crear, recuperar y mejorar áreas verdes y espacios públicos de calidad, con criterios de equidad territorial, resiliencia climática y habitabilidad urbana.

Estos dos sistemas; se operacionalizan en cuatro objetivos específicos, en concordancia con el esquema de lineamientos y objetivos; los cuales se mencionan a continuación:

- 1) Mejorar la conectividad vial, con el fin de optimizar el acceso a servicios y comercios;
- 2) Potenciar la integración de la red de movilidad comunal al sistema de transporte metropolitano;
- 3) Aumentar y mejorar áreas verdes, a través de soluciones sostenibles basadas en la naturaleza y el medio ambiente; y
- 4) Recuperar espacios públicos mejorando la habitabilidad, seguridad y calidad de los espacios.

Cada objetivo se vincula explícitamente con uno de los dos lineamientos, lo que se refleja tanto en el esquema de relaciones como en la organización de la cartera de proyectos y sus alcances.

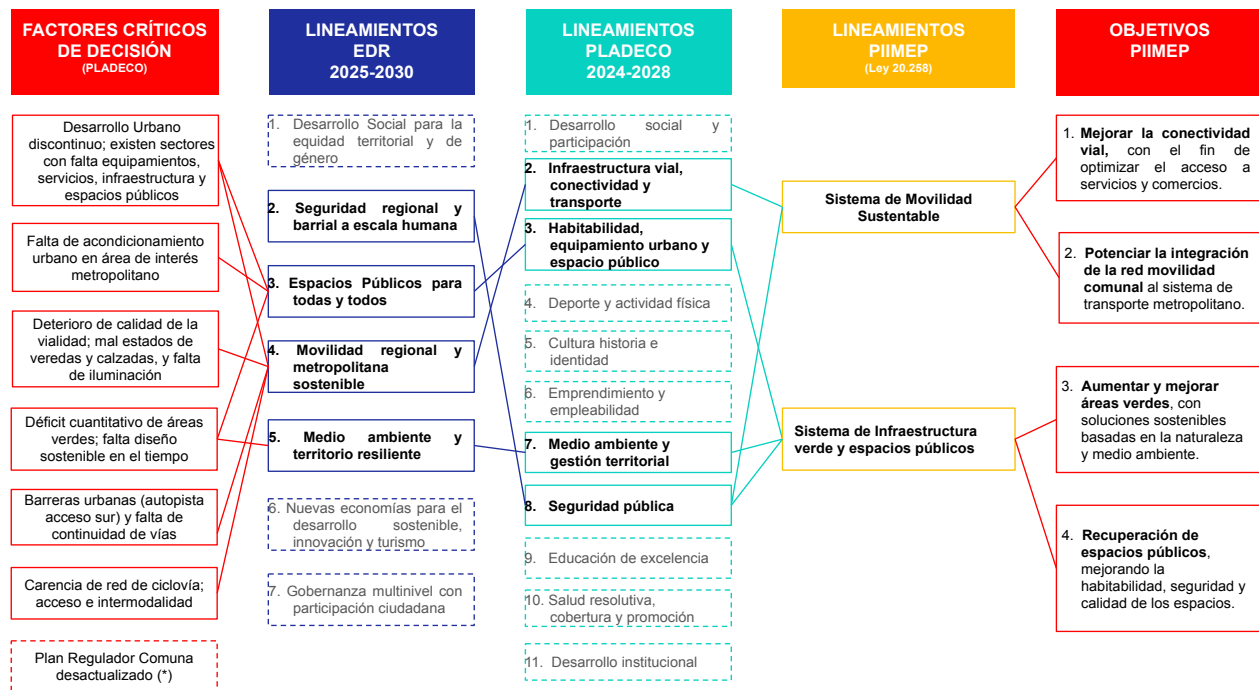


Imagen 23: Integración de lineamientos de la ERD, PLADECO y Lineamientos y objetivos del PIIMEP respecto a Factores Críticos de Decisión sobre Desarrollo Urbano

4.3 Objetivos del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacios Públicos

En coherencia con la visión estratégica del PIIMEP de Puente Alto, los objetivos del plan constituyen el marco que orienta la selección, priorización y articulación de la cartera de proyectos de movilidad, espacio público y estudios complementarios. Estos objetivos se desprenden de la revisión integrada de la Estrategia Regional de Desarrollo, del PLADECO comunal, del diagnóstico territorial y de los factores críticos de decisión identificados para la comuna, permitiendo traducir dichas orientaciones en intervenciones concretas sobre bienes nacionales de uso público existentes o previstos. De esta forma, el PIIMEP organiza su cartera en torno a cuatro objetivos específicos, vinculados a dos lineamientos estructurantes: el Sistema de Movilidad Sustentable y el Sistema de Infraestructura Verde y Espacios Públicos.

La consistencia de estos objetivos con la cartera priorizada se verifica en la clasificación de tipos y subtipos de proyectos incorporados al plan. En movilidad, la cartera incluye iniciativas de ciclovías, pavimentación de veredas, calzadas y urbanización, conectividad vial, red de semáforos, paraderos, cruces seguros, seguridad vial, señalética y demarcación, estacionamientos, alumbrado público y expropiaciones vinculadas a la materialización de obras. En espacio público, la cartera contempla proyectos de construcción y mejoramiento de áreas verdes, plazas, bandejones y otras intervenciones asociadas a infraestructura verde, además de iniciativas de aguas lluvias; a ello se suman estudios y planes complementarios en movilidad urbana y equipamiento, infraestructura energética, riesgo, protección de recursos de valor natural y patrimonial, y evaluación ambiental estratégica. En consecuencia, los objetivos del PIIMEP no solo expresan una intención estratégica, sino que estructuran operativamente la cartera de inversiones y permiten vincular cada tipo de proyecto con un propósito territorial, funcional y normativo específico.

Asimismo, los alcances definidos para cada objetivo cumplen una función metodológica relevante, ya que permiten relacionar de manera explícita los problemas territoriales diagnosticados, los criterios de priorización y las tipologías de proyectos efectivamente consideradas en la cartera. Por ello, la formulación de los objetivos que se presenta a continuación conserva los alcances ya desarrollados en el texto anterior, pero los adapta a la nueva estructura del plan, vinculándolos directamente con cada uno de los cuatro objetivos del PIIMEP y con los subtipos de proyectos actualmente incorporados en la propuesta comunal.

4.3.1 Objetivo 1: Mejorar la conectividad vial, con el fin de optimizar el acceso a servicios y comercios

Este objetivo orienta las inversiones destinadas a reducir brechas de accesibilidad cotidiana entre barrios, centralidades, equipamientos y ejes de actividad comunal, reconociendo que una parte importante de los déficits urbanos de Puente Alto se relaciona con discontinuidades viales, deterioro de calzadas y aceras, cruces inseguros y condiciones insuficientes para los desplazamientos peatonales y ciclistas. En este marco, la cartera incorpora proyectos que mejoran la continuidad y funcionalidad de la red vial comunal, especialmente en corredores estructurantes y sectores con mayores déficits de urbanización y accesibilidad.

Este objetivo se expresa principalmente en los tipos y subtipos de proyectos de movilidad asociados a ciclovías, pavimentación de veredas, pavimentación de calzadas y urbanización, conectividad vial —incluyendo mejoramientos urbanos, calzadas, pistas de viraje, rediseños geométricos, retornos y ampliaciones de calzada—, así como en proyectos de alumbrado público que refuerzan condiciones de uso y seguridad en la vialidad. En términos territoriales, estas intervenciones buscan optimizar el acceso a servicios, comercio, establecimientos educacionales, equipamientos de salud y paradas de transporte, fortaleciendo la cohesión interna entre los distintos sectores de la comuna.

4.3.2 Objetivo 2: Potenciar la integración de la red de movilidad comunal al sistema de transporte metropolitano

Este objetivo busca fortalecer la articulación funcional entre la movilidad interna de Puente Alto y las redes metropolitanas de transporte, considerando la alta dependencia comunal respecto del Metro, del transporte público de superficie y de los corredores estructurantes que vinculan la comuna con el resto del sistema urbano metropolitano. Su propósito no se limita a mejorar la vialidad local, sino que apunta a consolidar conexiones más seguras, legibles y eficientes hacia estaciones, paraderos, nodos de intercambio y ejes troncales que estructuran los desplazamientos intercomunales.

La cartera es consistente con este objetivo al incorporar proyectos de ciclovías en ejes de conexión con corredores metropolitanos; iniciativas de red de semáforos; cruces seguros; mejoramiento del entorno de la red de paraderos; obras de conectividad vial orientadas a facilitar giros, retornos, rediseños geométricos y continuidad de flujos; además de proyectos de señaléticas y demarcación, seguridad vial, estacionamientos y alumbrado público, que complementan la operación segura y eficiente del sistema de movilidad local en su vínculo con la red metropolitana. De esta manera, el objetivo se orienta a reforzar la intermodalidad, mejorar el acceso a estaciones y paradas, y

disminuir barreras urbanas que afectan la continuidad de viajes a escala comunal e intercomunal.

4.3.3 Objetivo 3: Aumentar y mejorar áreas verdes con soluciones basadas en la naturaleza y medio ambiente

Este objetivo orienta la inversión hacia el incremento de la dotación de áreas verdes y al mejoramiento del estándar físico, ambiental y funcional de plazas, bandejones y otros espacios públicos vegetados, atendiendo el déficit comunal de superficie de áreas verdes por habitante y la desigual calidad de estos espacios entre los distintos sectores de Puente Alto. En este sentido, el objetivo se inscribe dentro del lineamiento del Sistema de Infraestructura Verde y Espacios Públicos, buscando corregir brechas territoriales y promover entornos más habitables, seguros y ambientalmente sostenibles.

La cartera se vincula directamente con este objetivo mediante proyectos de construcción y mejoramiento de áreas verdes, particularmente en subtipos asociados a plazas, bandejones y otras áreas verdes de escala barrial y comunal. A ello se agregan intervenciones complementarias que mejoran el uso y permanencia en estos espacios, tales como iluminación, tratamiento paisajístico y obras vinculadas al manejo de aguas lluvias, en la medida que contribuyen a la funcionalidad y resiliencia de los espacios públicos abiertos. La orientación general es aumentar la superficie utilizable de espacios verdes y mejorar su calidad de diseño, equipamiento y seguridad, especialmente en sectores históricamente deficitarios.

4.3.4 Objetivo 4: Recuperación de espacios públicos mejorando la habitabilidad, seguridad y calidad de los espacios

Este objetivo enfatiza la dimensión ambiental y paisajística del PIIMEP, orientando la recuperación del espacio público hacia soluciones basadas en infraestructura verde, arborización, tratamiento de corredores, mejoramiento ecológico del paisaje urbano y fortalecimiento de la identidad territorial de la comuna. Más allá de la mera habilitación física de espacios, este objetivo busca promover una estrategia ambiental aplicada al espacio público, integrando vegetación, especies arbóreas nativas, elementos de confort climático y criterios de sostenibilidad en la formulación de proyectos.

La coherencia con la cartera se expresa en proyectos de espacio público asociados a áreas verdes y bandejones, en iniciativas de aguas lluvias que contribuyen al mejor funcionamiento ambiental del espacio urbano, y en los planes y estudios complementarios vinculados a infraestructura energética, riesgo, protección de recursos de valor natural, protección patrimonial y evaluación ambiental estratégica y complementar futuras intervenciones de recuperación ambiental del espacio público. En este marco, el objetivo también favorece la articulación entre movilidad y espacio público, especialmente en ejes viales y corredores donde sea posible integrar arborización y paisajismo con proyectos de movilidad.

De esta manera, los cuatro objetivos del PIIMEP permiten ordenar la cartera de proyectos de manera coherente con el diagnóstico territorial, los lineamientos estratégicos revisados y las exigencias normativas del instrumento. Al mismo tiempo, su formulación vincula de manera

clara los tipos y subtipos de proyectos de la cartera con alcances concretos de intervención, fortaleciendo la trazabilidad entre visión estratégica.

5 CARTERA DE PROYECTOS PIIMEP PUENTE ALTO

La Cartera de Proyectos del PIIMEP constituye el núcleo operativo del plan, al reunir las iniciativas priorizadas que permitirán avanzar en la mejora de la movilidad y del espacio público comunal. Este conjunto de proyectos se diseña en coherencia con los cuatro objetivos del PIIMEP y con los lineamientos correspondientes al Sistema de Movilidad Sustentable y del Sistema de Infraestructura Verde y Espacios Públicos. La propuesta metodológica de conformación de la cartera priorizada se apoya en dos pilares complementarios. En primer lugar, la revisión técnica por parte de la Mesa Técnica Municipal (MTM), constituida a partir del Comité de Desarrollo Urbano e Inversiones, que asegura la coherencia de las iniciativas con la planificación comunal, la normativa vigente y la viabilidad técnica, considerando además la articulación con instrumentos como el PRMS, el PRC, el PLADECO y la Estrategia Regional de Desarrollo. En segundo lugar, la validación ciudadana, mediante la consulta pública exigida por el artículo cuarto de las disposiciones transitorias de la Ley N° 20.958, que establece que los planes comunales o intercomunales de infraestructura de movilidad y espacio público deberán someterse a consulta durante treinta días antes de su aprobación.

En el marco de esta metodología, se desarrolló un proceso de difusión y consulta pública del PIIMEP, que consideró la publicación de antecedentes en el sitio web municipal y en plataformas digitales, así como mecanismos de información a vecinas y vecinos sobre el alcance de la Ley N° 20.958 y la importancia de su participación en la priorización de proyectos. Sobre la base de este proceso, se integraron observaciones ciudadanas a la cartera preliminar de proyectos, obras y medidas, la que fue posteriormente analizada, permitiendo priorizar aquellas iniciativas que, además de su consistencia técnica, respondían de manera más directa a las necesidades percibidas por la comunidad en materia de movilidad y espacio público.

La priorización de la cartera del Plan se sustenta en un modelo de puntaje multicriterio, que traduce los objetivos del plan en una valoración cuantitativa de cada iniciativa. El método asigna a cada proyecto un puntaje de 0 a 10 según su contribución a los cuatro objetivos definidos. De esta manera, la escala distingue contribuciones menores (0–2), locales (3–5), estructurantes (6–8) y estratégicas o de escala comunal (9–10). Dado que los objetivos poseen relevancia diferenciada según el diagnóstico territorial y según consulta pública, se aplica una ponderación que refleja la prioridad comunal en materia de conectividad y operación vial: OBJ1 (0,30), OBJ2 (0,25), OBJ3 (0,25) y OBJ4 (0,20). El puntaje ponderado por objetivos (Puntaje Objetivos) se obtiene con la suma de cada puntaje multiplicado por su peso. Sobre este resultado se incorporan tres factores de ajuste que capturan atributos no contenidos en la valoración por objetivos: (a) equidad territorial (+0 a +2), según el alcance del proyecto en uno o más sectores de su cobertura y si interviene en sectores con más déficit; (b) factibilidad técnico-financiera (–1 a +1), asociado al estado de la definición del proyecto y su diseño; la disponibilidad de bien nacional de uso público consolidado y además el estado presupuestario del proyecto; y (c) consulta pública (+0 a +3), que reconoce la priorización en el uso de recursos para el plan, por parte de los vecinos de la comuna a través de consulta ciudadana. Finalmente, la suma del Puntaje Objetivos y los tres factores de ajustes conforman el Puntaje Total, ordena la cartera mediante una clasificación en prioridad Alta, Media o Baja, según se detalla en el siguiente cuadro.

N			PIIMEP PUENTE ALTO — PARÁMETROS DEL MODELO DE PRIORIZACIÓN		
1			Escala de puntaje 0–10 por objetivo (referencia de asignación)		
Rango		Nivel y descripción			
0–2		Nulo / menor: sin relación o efecto muy local sin impacto relevante			
3–5		Bajo / medio: mejora local en uno o dos sectores			
6–8		Alto: interviene ejes estructurantes o varios sectores			
9–10		Muy alto / estratégico: efecto comunal o intercomunal; proyecto de red			
2			Pesos por Objetivo (deben sumar 1,00) - los pesos variarán según consulta pública		
Código		Objetivo		Peso	
OBJ1		1. Mejorar la conectividad y operatividad vial		0,30	
OBJ2		2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal al sistema metropolitano		0,25	
OBJ3		3. Aumentar y mejorar áreas verdes (soluciones basadas en la naturaleza)		0,25	
OBJ4		4. Recuperar espacios públicos, habitabilidad y seguridad urbana		0,20	
3			Rango de factores de ajuste (valores discretos)		
Factor		Criterio de aplicación		Rango	
a	Equidad territorial	Alcance en 2, 3+ sectores o territorio comunal; sectores con mayor déficit		+0 a +2	
b	Factibilidad técnica-financiera	Presupuesto, BNUP consolidado, definición proyectual y si complementa PRMS, MOP, SERVIU, GORE y/o proyectos y estudios		-1 a +1	
c	Consulta pública	Priorización a través de consulta pública		+0 a +1	
4			Umbrales de corte (clasificación por Puntaje Total)		
Prioridad		Regla		Umbral	
Alta		Puntaje Total ≥ Umbral Alta		9,95	
Media alta		Umbral Media ≤ Puntaje Total < Umbral Alta		7,40	
Media		Umbral Media Baja ≤ Puntaje Total < Umbral Media Alta		6,85	
Media baja		Umbral Baja ≤ Puntaje Total < Umbral Media		5,90	
Baja		Puntaje Total < Umbral Media Baja		5,45	

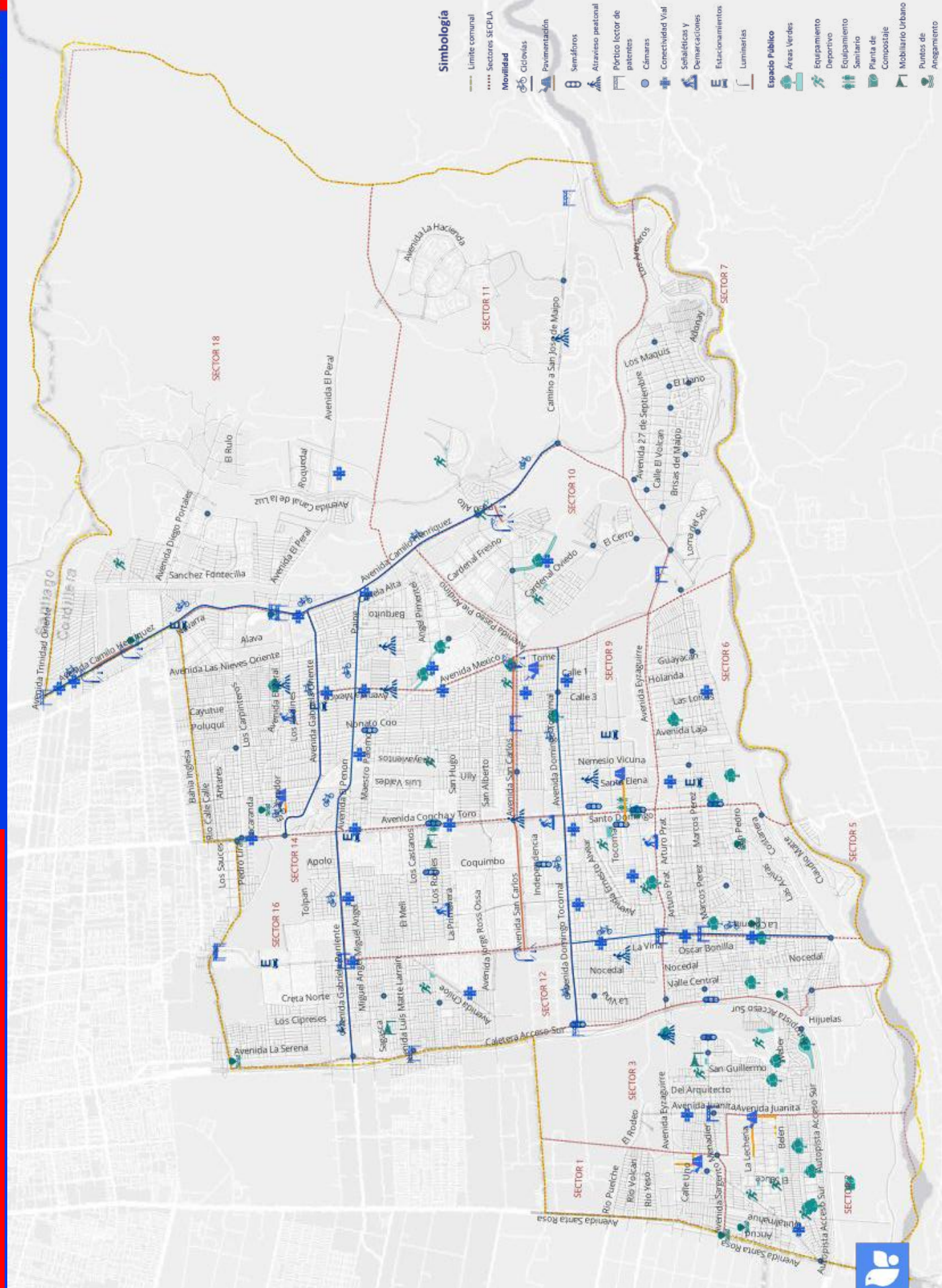
Tabla 7: Parámetros del modelo de priorización de cartera de proyectos. Fuente: Elaboración propia

De esta manera, según Art. 180 de la LGUC los aportes recaudados serán destinados a los siguientes fines: a) Ejecución de obras identificadas en los planes comunales e intercomunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, incluida la construcción de las nuevas áreas verdes o espacios públicos; b) Pago de expropiaciones que sean necesarias para la materialización de dichas obras y; c) Actualizaciones de los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, desarrollo de los instrumentos de planificación que sean necesarios para su ejecución y elaboración de los proyectos de las obras. Es así como la cartera priorizada se compone principalmente de acciones de mejoramiento y adecuación de infraestructura existente, así como de proyectos de creación de nueva infraestructura. En el ámbito de la movilidad, se priorizan ciclovías en ejes estructurantes (Camilo Henríquez, Ejército Libertador, Gabriela, Domingo Tocornal,

El Peñón, entre otros), pavimentación y mejoramiento de aceras en sectores con déficits, proyectos de conectividad vial local, redes de semáforos y cruces seguros en nodos críticos, intervenciones de seguridad vial y señalización, así como bahías de estacionamiento y mejoramientos de entorno en paraderos asociados a polos de actividad y a la red de transporte público. En el ámbito del espacio público, la cartera incluye proyectos de mejoramiento y creación de áreas verdes, reforestación y paisajismo sustentable, implementación de mobiliario urbano e iluminación, así como corredores ambientales, bandejones y sistemas de riego tecnificado vinculados a la vialidad comunal, según lo establecido en la letra a) del artículo. Además, el plan incorpora las expropiaciones necesarias para materializar proyectos de vialidad. Adicionalmente, el PIIMEP incorpora estudios y planes complementarios necesarios para desarrollo de instrumentos de planificación territorial, tales como estudios de movilidad urbana y equipamiento, análisis de infraestructura energética asociada al espacio público, estudios de riesgo y protección de recursos de valor natural, así como instrumentos de evaluación ambiental y patrimonial, entre otras.

Cada proyecto se presenta mediante una ficha técnica normalizada, que incorpora referencias de localización (incluyendo asociación a uno o más de los 18 sectores comunales), objetivos específicos, descripción general de la intervención y estimación de costos de inversión. Es importante señalar que se consideraron proyectos técnica y financieramente factibles de ejecutar, en función de la recaudación actual y proyectada en la cuenta específica asociada a la Ley de Aportes al Espacio Público, y de la capacidad municipal para articular recursos adicionales. En consecuencia, se privilegiaron iniciativas de escala comunal y barrial, de rápida ejecución y alto beneficio social, capaces de generar mejoras visibles en la calidad de vida urbana y en la accesibilidad cotidiana.

Por otra parte, es necesario señalar que cada proyecto, de acuerdo a su tipología, estará sujeto a la aprobación de los organismos competentes según se requiera para cada obra y lo establecido en la normativa vigente. Asimismo, en caso que se requiera habilitar alguna condición normativa asociada a los instrumentos de planificación territorial (como por ejemplo: precisiones a través de planos de detalle, enmienda, aclaraciones o similares) deberá ceñirse a los procedimientos establecidos en la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su Ordenanza, en lo que corresponda. En definitiva, la Cartera de Proyectos del PIIMEP de Puente Alto se configura como una hoja de ruta realista y estratégica, que orienta la inversión hacia intervenciones que contribuyen a mejorar la conectividad vial, reforzar la integración de la red de movilidad comunal con el sistema de transporte metropolitano, incrementar y mejorar las áreas verdes y cualificar los espacios públicos, avanzando así en la reducción de brechas territoriales al interior de la comuna.



5.1 Listado de Proyectos de Movilidad

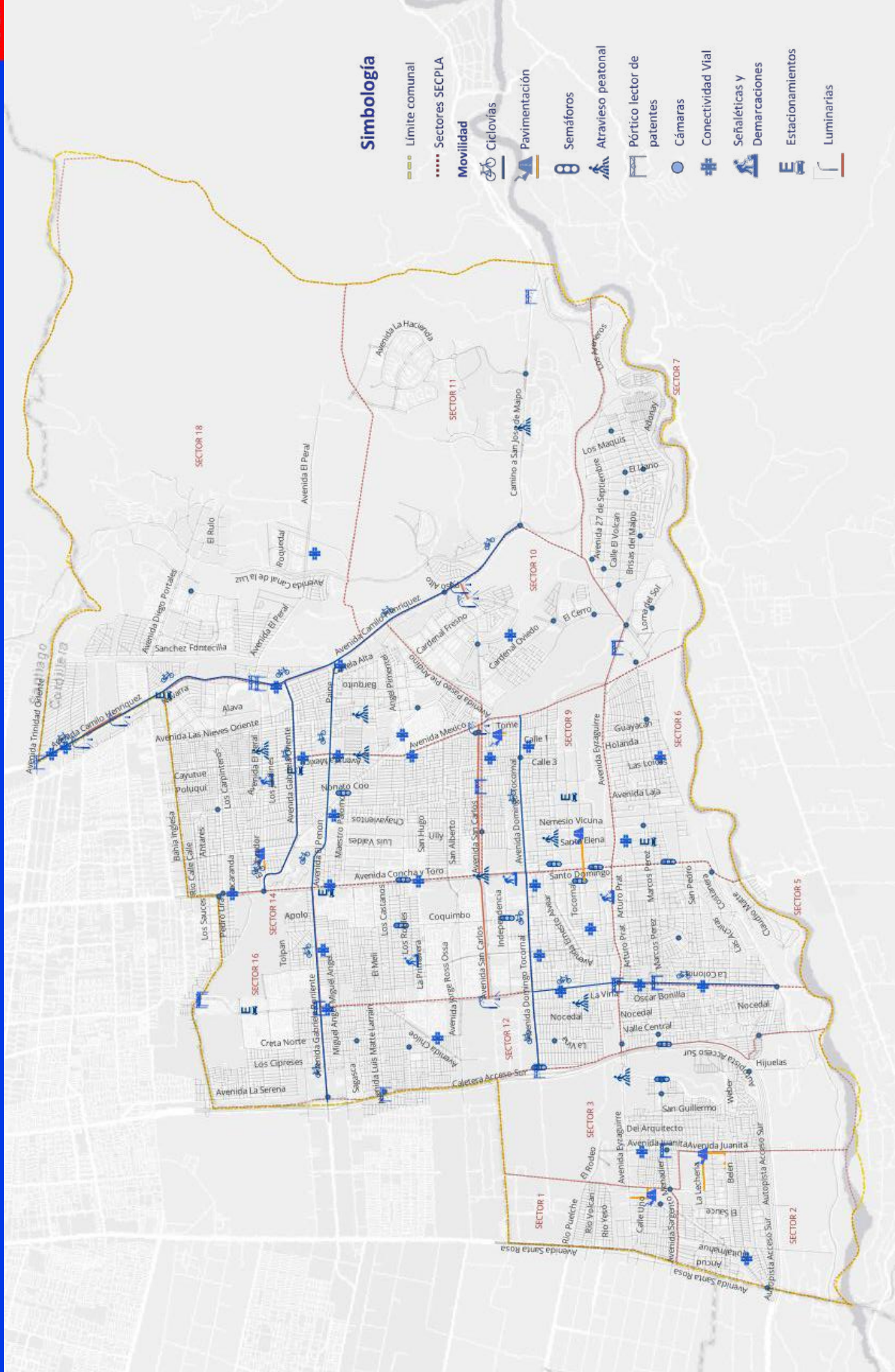
Cartera por priorizar • Valor UF de referencia al 09 de abril: 39.841,72

ID	SUBTIPO	NOMBRE DE PROYECTO	VIALIDAD O ÁREA VERDE	PRIORIDAD	RANKING
M001	CICLOVIA	CICLOVÍA CAMILO HENRÍQUEZ - TRAMO 1	CAMILO HENRIQUEZ	Media	60
M002	CICLOVIA	CICLOVÍA CAMILO HENRÍQUEZ - TRAMO 2	CAMILO HENRIQUEZ	Alta	16
M003	CICLOVIA	CICLOVÍA CAMILO HENRÍQUEZ - TRAMO 3	CAMILO HENRIQUEZ	Alta	11
M004	CICLOVIA	CICLOVÍA CAMILO HENRÍQUEZ - TRAMO 4	CAMILO HENRIQUEZ	Alta	11
M005	CICLOVIA	CICLOVÍA CAMILO HENRÍQUEZ - TRAMO 5	CAMILO HENRIQUEZ	Alta	16
M006	CICLOVIA	CICLOVÍA EJÉRCITO LIBERTADOR - TRAMO 1	EJERCITO LIBERTADOR	Alta	11
M007	CICLOVIA	CICLOVÍA EJÉRCITO LIBERTADOR - TRAMO 2	EJERCITO LIBERTADOR	Alta	1
M008	CICLOVIA	CICLOVÍA EJÉRCITO LIBERTADOR - TRAMO 3	GABRIELA PONIENTE	Alta	1
M009	CICLOVIA	CICLOVÍA GABRIELA PONIENTE	GABRIELA PONIENTE	Alta	6
M010	CICLOVIA	CICLOVÍA EL PEÑÓN - TRAMO 1	EL PEÑON	Alta	22
M011	CICLOVIA	CICLOVÍA EL PEÑÓN - TRAMO 2	EL PEÑON	Alta	22
M012	CICLOVIA	CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO - GABRIELA OTE.	CANAL TRONCAL SAN FCO - GABRIELA	Alta	16
M013	CICLOVIA	CICLOVÍA GABRIELA OTE - TRAMO 1	GABRIELA ORIENTE	Alta	3
M014	CICLOVIA	CICLOVÍA DOMINGO TOCORNAL - TRAMO 1	DOMINGO TOCORNAL	Alta	6
M015	CICLOVIA	CICLOVÍA DOMINGO TOCORNAL - TRAMO 2	DOMINGO TOCORNAL	Alta	6
M016	CICLOVIA	CICLOVÍA DOMINGO TOCORNAL - TRAMO 3	DOMINGO TOCORNAL	Media Alta	34
M017	PAVIMENTACION	PAVIMENTACIÓN JOSE LUIS COO Y SERGIO RUBILAR	JOSE LUIS COO	Media	72
M018	PAVIMENTACION	PAVIMENTACIÓN TOMÉ	TOME	Baja	130
M019	PAVIMENTACION	PAV. LA LECHERÍA - JUANITA - SAN LUIS - CALLE UNO	LA LECHERIA - JUANITA - SAN PEDRO - SAN LUIS - CALLE UNO	Alta	14
M020	PAVIMENTACION	PAVIMENTACIÓN EL LABRADOR	EL LABRADOR	Baja	127
M021	PAVIMENTACION	PAVIMENTACIÓN Y URBANIZACIÓN DE NUEVE DE AGOSTO	NUEVE DE AGOSTO	Media Alta	44
M022	PAVIMENTACION	PAVIMENTACIÓN Y URBANIZACIÓN EL SAUCE	EL SAUCE	Alta	21
M023	RED DE SEMAFOROS	SEMÁFORO SARGENTO MENADIER CON ACCESO SUR	--	Media Alta	28
M024	RED DE SEMAFOROS	SEMÁFORO SARGENTO MENADIER Y EL RODEO	--	Baja	108
M025	RED DE SEMAFOROS	SEMÁFORO CONCHA Y TORO CON ANGEL PIMENTEL	--	Media Baja	100
M026	RED DE SEMAFOROS	SEMÁFORO COQUIMBO CON LOS MAÑÍOS	--	Baja	108
M027	RED DE SEMAFOROS	SEMÁFORO COQUIMBO CON INDEPENDENCIA	--	Baja	108
M028	RED DE SEMAFOROS	SEMÁFORO BALMACEDA CON EDUARDO CORDERO	--	Media Baja	100
M029	RED DE SEMAFOROS	SEMÁFORO CANAL TRONCAL SAN FCO. - NONATO COO	--	Baja	108
M030	RED DE SEMAFOROS	SEMÁFORO CONCHA Y TORO CON CHARLES ARÁNGUIZ	--	Media	52
M031	RED DE SEMAFOROS	SEMÁFORO CONCHA Y TORO - CLAVERO	--	Media	52
M032	RED DE SEMAFOROS	SEMÁFORO SANTO DOMINGO - TOCORNAL	--	Baja	108
M033	RED DE SEMAFOROS	SEMÁFORO ACCESO SUR - DOMINGO TOCORNAL	--	Media Alta	28
M034	RED DE PARADEROS	RED DE PARADEROS	--	Media	54
M035	CRUCES SEGUROS	CRUCE CONCHA Y TORO CON SAN CARLOS	--	Media	56
M036	CRUCES SEGUROS	CRUCE EYZAGUIRRE CON EL RODEO	--	Media	72
M037	CRUCES SEGUROS	CRUCE EL PERAL	EL PERAL	Baja	125
M038	CRUCES SEGUROS	CRUCE MEXICO	MEXICO	Media	72
M039	CRUCES SEGUROS	CRUCE CAMINO SAN JOSÉ DEL MAIPO	CAMINO SAN JOSE DE MAIPO	Baja	116
M040	CRUCES SEGUROS	CRUCE TOCORNAL CON LA VIÑA	TOCORNAL - LA VIÑA	Media Baja	96
M041	CRUCES SEGUROS	CRUCE LAS NIEVES ORIENTE	LAS NIEVES ORIENTE	Baja	125

ID	SUBTIPO	NOMBRE DE PROYECTO	VIALIDAD O ÁREA VERDE	PRIORIDAD	RANKING
M042	CRUCES SEGUROS	CRUCE EDUARDO CORDERO	EDUARDO CORDERO	Media Baja	96
M043	SEGURIDAD VIAL	PÓRTICOS LECTORES DE PATENTES Y CÁMARAS PARA LA COMUNA	--	Alta	6
M044	SEGURIDAD VIAL	TÓTEM DE SEGURIDAD PARA LA COMUNA	--	Alta	15
M045	CONECTIVIDAD VIAL	MEJORAMIENTO ENTORNO URBANO METRO ELISA CORREA	CONCHA Y TORO	Alta	22
M046	CONECTIVIDAD VIAL	MEJORAMIENTO ENTORNO URBANO METRO PROTECTORA DE LA INFANCIA	CONCHA Y TORO	Alta	22
M048	CONECTIVIDAD VIAL	CONECTIVIDAD DE CALZADAS JUAN DE CUEVAS CON LA VIÑA	--	Media	68
M049	CONECTIVIDAD VIAL	PISTA DE VIRAJE CAMILO HENRÍQUEZ Y TRINIDAD	--	Media Baja	78
M050	CONECTIVIDAD VIAL	PISTA DE VIRAJE CONCHA Y TORO	CONCHA Y TORO	Media Baja	78
M051	CONECTIVIDAD VIAL	PISTA DE VIRAJE DOMINGO TOCORNAL	DOMINGO TOCORNAL	Media Alta	47
M052	CONECTIVIDAD VIAL	REDISEÑO GEOMÉTRICO GABRIELA PONIENTE Y JUNQUILLAR	--	Media Baja	78
M053	CONECTIVIDAD VIAL	REDISEÑO GEOMÉTRICO EL PEÑÓN CON CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO	--	Baja	119
M054	CONECTIVIDAD VIAL	REDISEÑO GEOMÉTRICO MÉXICO Y ANGEL PIMENTEL	--	Media Baja	78
M055	CONECTIVIDAD VIAL	REDISEÑO GEOMÉTRICO DOMINGO TOCORNAL Y CALLE UNO	--	Media Alta	47
M056	CONECTIVIDAD VIAL	REDISEÑO GEOMÉTRICO CRUCE CIRCUNVALACIÓN Y NORUEGA	--	Media Baja	100
M057	CONECTIVIDAD VIAL	REDISEÑO GEOMÉTRICO EJÉRCITO LIBERTADOR CON REAL AUDIENCIA	--	Alta	19
M058	CONECTIVIDAD VIAL	REDISEÑO GEOMÉTRICO CHILOÉ CON CRETA	--	Media Alta	47
M059	CONECTIVIDAD VIAL	REDISEÑO GEOMÉTRICO TOCORNAL CON ANDILLEN Y CHOAPA	TOCORNAL	Baja	107
M060	CONECTIVIDAD VIAL	REDISEÑO GEOMÉTRICO DOMINGO TOCORNAL	DOMINGO TOCORNAL	Baja	119
M061	CONECTIVIDAD VIAL	REDISEÑO GEOMÉTRICO CAMILO HENRÍQUEZ Y LAGO YELCHO	--	Media Baja	78
M062	CONECTIVIDAD VIAL	RETORNO MÉXICO CON GABRIELA OTE	--	Media Baja	78
M063	CONECTIVIDAD VIAL	RETORNO EL PERAL Y CIMA ESCARPADA	--	Media Baja	78
M064	CONECTIVIDAD VIAL	RETORNO EL PEÑÓN Y CAMILO HENRÍQUEZ	--	Baja	119
M065	CONECTIVIDAD VIAL	RETORNO EL PEÑÓN Y MÉXICO	--	Media Baja	78
M066	CONECTIVIDAD VIAL	RETORNO CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO	CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO	Media Baja	78
M067	CONECTIVIDAD VIAL	RETORNO SAN CARLOS	SAN CARLOS	Media Baja	78
M068	CONECTIVIDAD VIAL	RETORNO JUANITA	JUANITA	Media Alta	47
M069	CONECTIVIDAD VIAL	RETORNO CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO Y PEDRALES	--	Media Baja	78
M070	CONECTIVIDAD VIAL	AMPLIACIÓN CALZADA CAMILO HENRÍQUEZ Y LOS JARDINES	--	Baja	119
M071	CONECTIVIDAD VIAL	AMPLIACIÓN DE CALZADA CHILOÉ	CHILOE	Media Baja	78
M072	SEÑALETICAS Y DEMARCACIÓN	DEMARCAIONES Y SEÑALÉTICAS CLAVERO	CLAVERO	Baja	104
M073	SEÑALETICAS Y DEMARCACIÓN	DEMARCAIONES Y SEÑALÉTICAS JUAN DE DIOS MALEBRAN	JUAN DE DIOS MALEBRAN	Baja	104
M074	SEÑALETICAS Y DEMARCACIÓN	DEMARCAIONES Y SEÑALÉTICAS EL PERAL	EL PERAL	Media Baja	96
M075	SEÑALETICAS Y DEMARCACIÓN	DEMARCAIONES Y SEÑALÉTICAS INDEPENDENCIA	INDEPENDENCIA	Baja	104
M076	SEÑALETICAS Y DEMARCACIÓN	DEMARCAIONES Y SEÑALÉTICAS EL PEÑÓN	EL PEÑÓN	Media Baja	96
M077	ESTACIONAMIENTOS	ESTACIONAMIENTOS BAHIA INGLESA	BAHIA INGLESA	Baja	117
M078	ESTACIONAMIENTOS	ESTACIONAMIENTOS LOS SEMINARISTAS	LOS SEMINARISTAS	Baja	131
M079	ESTACIONAMIENTOS	ESTACIONAMIENTOS GABRIELA OTE	GABRIELA ORIENTE	Media Alta	44
M080	ESTACIONAMIENTOS	ESTACIONAMIENTOS ANGEL PIMENTEL	ANGEL PIMENTEL	Baja	117
M081	ESTACIONAMIENTOS	EST. JOSE MANUEL IRARRAZAVAL E IGNACIO DOMEYKO	COLEGIO BELEN	Media	68
M082	ESTACIONAMIENTOS	ESTACIONAMIENTOS SARGENTO MENADIER	SARGENTO MENADIER	Media	58
M083	ESTACIONAMIENTOS	ESTACIONAMIENTOS EJÉRCITO LIBERTADOR	EJERCITO LIBERTADOR	Media Baja	103
M084	ALUMBRADO PÚBLICO	LUMINARIAS CAMILO HENRIQUEZ	CAMILO HENRIQUEZ	Baja	123

ID	SUBTIPO	NOMBRE DE PROYECTO	VIALIDAD O ÁREA VERDE	PRIORIDAD	RANKING
M085	ALUMBRADO PÚBLICO	LUMINARIAS CANAL TRONCAL LAS TORRES	CANAL TRONCAL LAS TORRES	Media Baja	93
M086	ALUMBRADO PÚBLICO	LUMINARIAS SAN CARLOS	SAN CARLOS	Alta	10
M127	EXPROPIACIONES	EXPROPIACIÓN AVENIDA EL PEÑÓN	EL PEÑÓN	Baja	113
M128	EXPROPIACIONES	EXPROPIACIÓN AVENIDA SAN CARLOS	SAN CARLOS	Media	67
M129	EXPROPIACIONES	EXPROPIACIÓN AVENIDA ARTURO PRAT	ARTURO PRAT	Baja	113

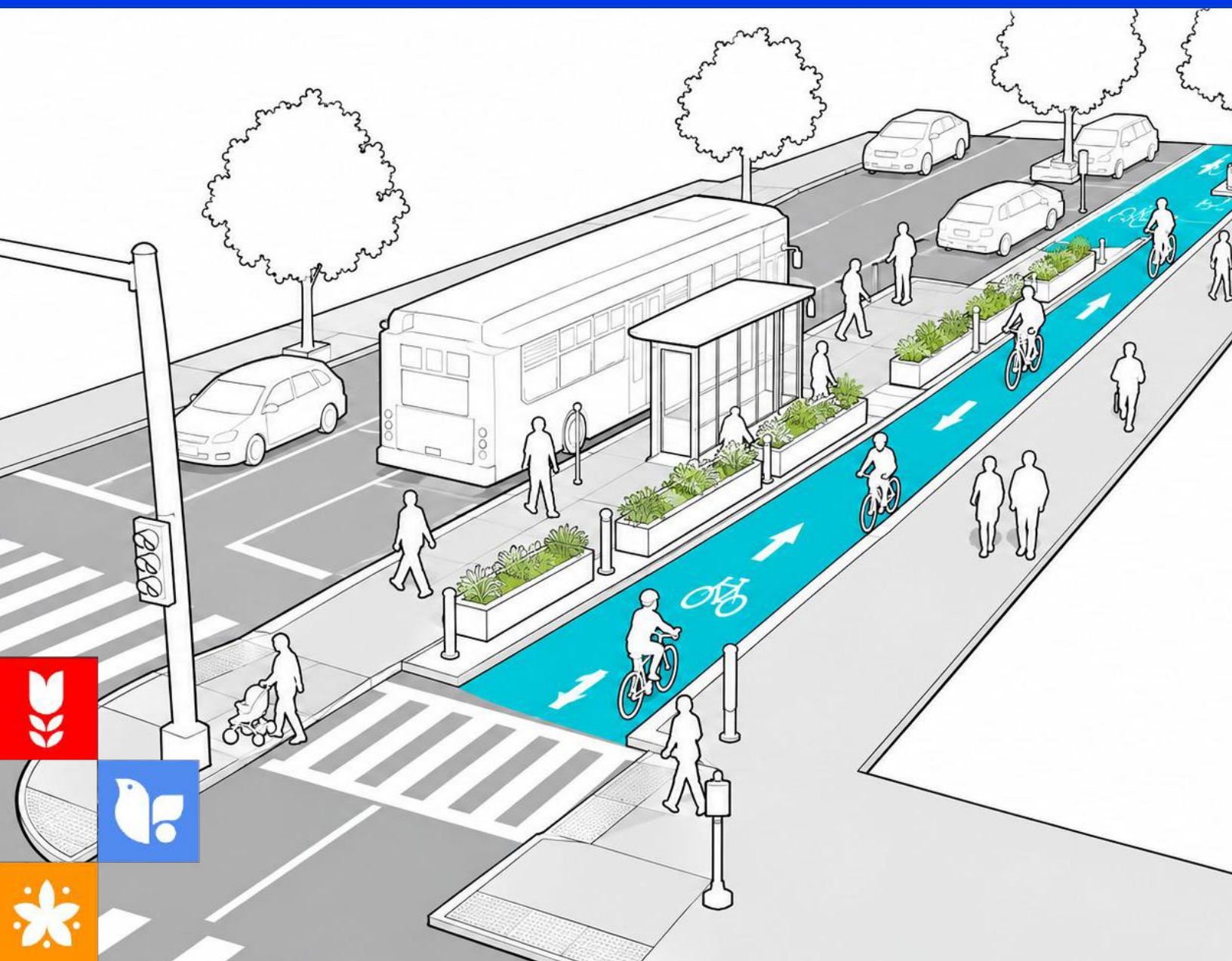
Notas: (1) Abreviaturas: SUP. (M²) = superficie en metros cuadrados; EXT. (ML) = extensión en metros lineales; CANT. (UN.) = cantidad en unidades; PRESUP. = presupuesto asignado. (2) "-" indica dato no aplicable o no consignado en la fuente. (3) "s/i" corresponde a montos que en el archivo Excel de origen presentan referencias de cálculo no resueltas (#REF!). (4) Fuente: archivo "Cuadro-listado-de-proyectos-de-movilidad.xlsx", hoja "Cartera por priorizar".



PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

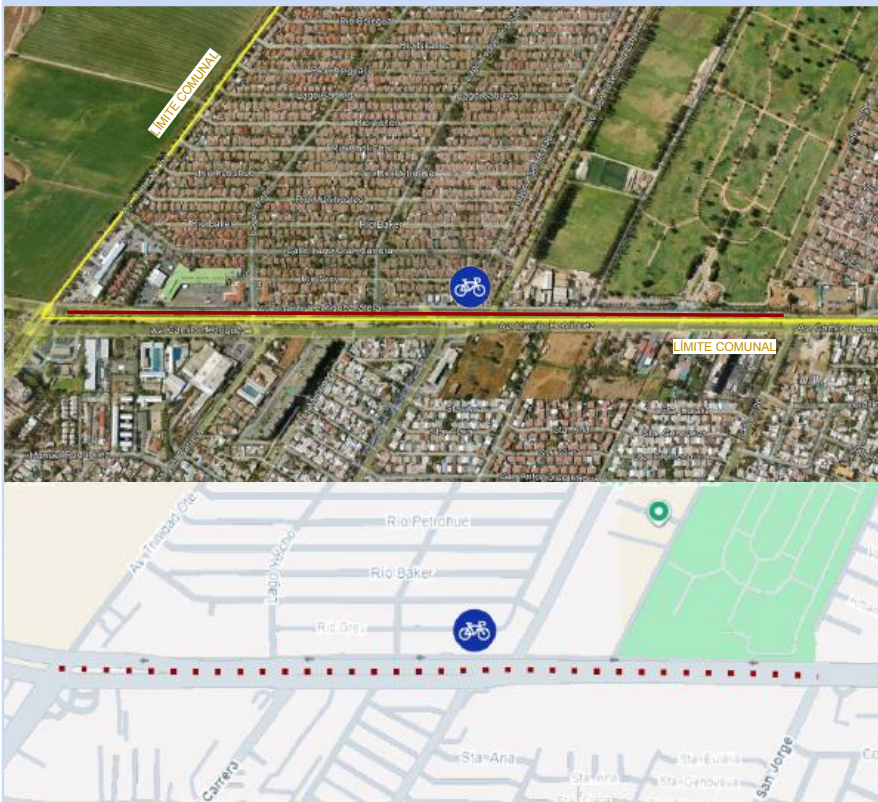
CICLOVÍAS



CICLOVÍA CAMILO HENRÍQUEZ - TRAMO 1

ID: M001	SECTOR: 18	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
--------------------	----------------------	---	--------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovía por la avenida Camilo Henríquez en el área definida por el diseño dentro del Límite Comunal, tramo entre avenida Trinidad Oriente y calle San Jorge de 1.219 metros, con los estándares de la normativa vigente.

NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.

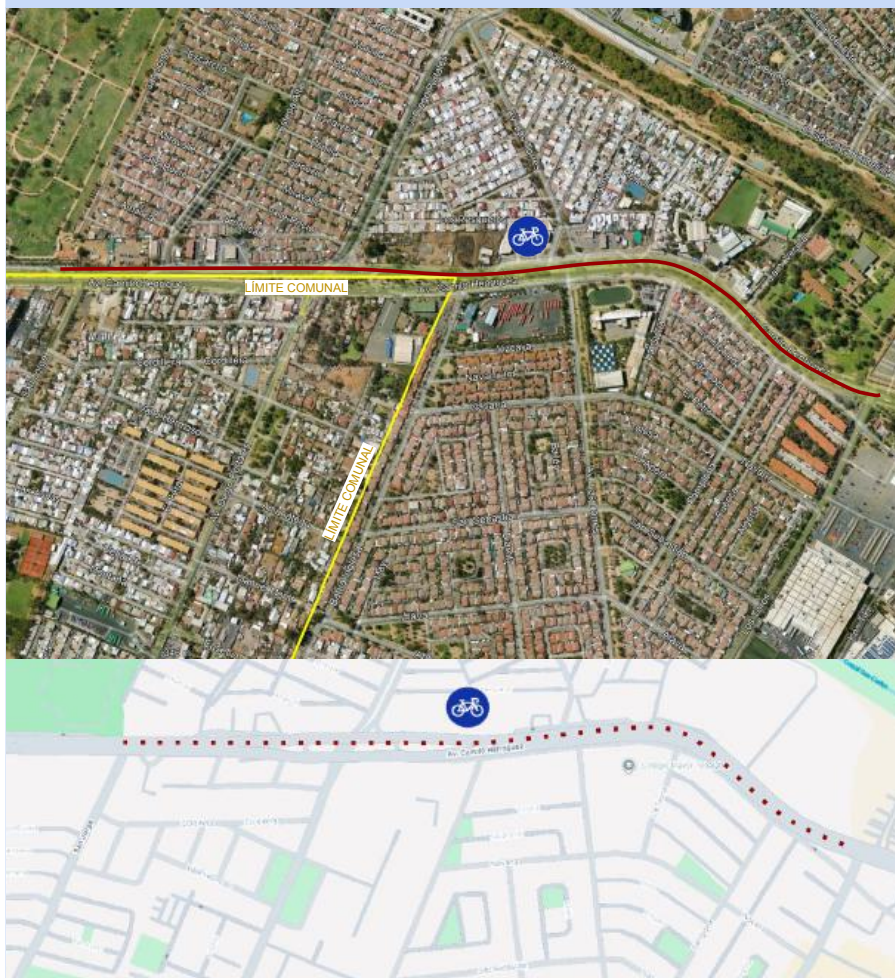
3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Camilo Henríquez	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Trinidad Oriente - San Jorge
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	552	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	9.202,48	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	9.754,48	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

CICLOVÍA CAMILO HENRÍQUEZ - TRAMO 2

ID: M002	SECTOR: 17 y 18	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
--------------------	---------------------------	---	--------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

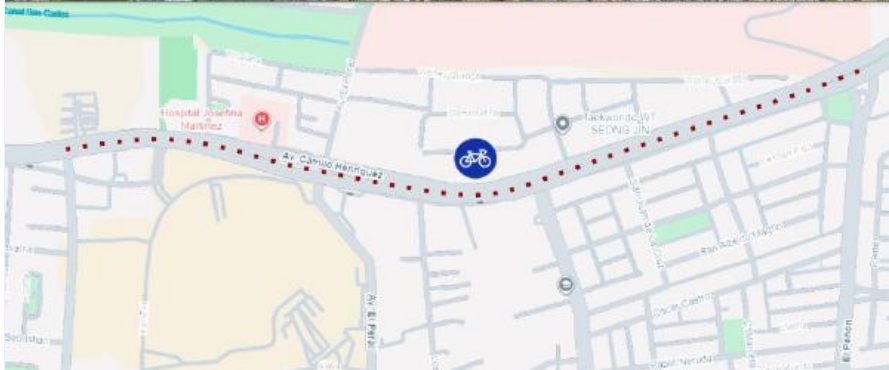
Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovia por la avenida Camilo Henríquez, tramo entre calle San Jorge y avenida Los Toros de 1.286 metros, con los estándares de la normativa vigente.

NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Camilo Henríquez	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	San Jorge – Los Toros
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	583	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	9.708,27	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	10.291,27	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

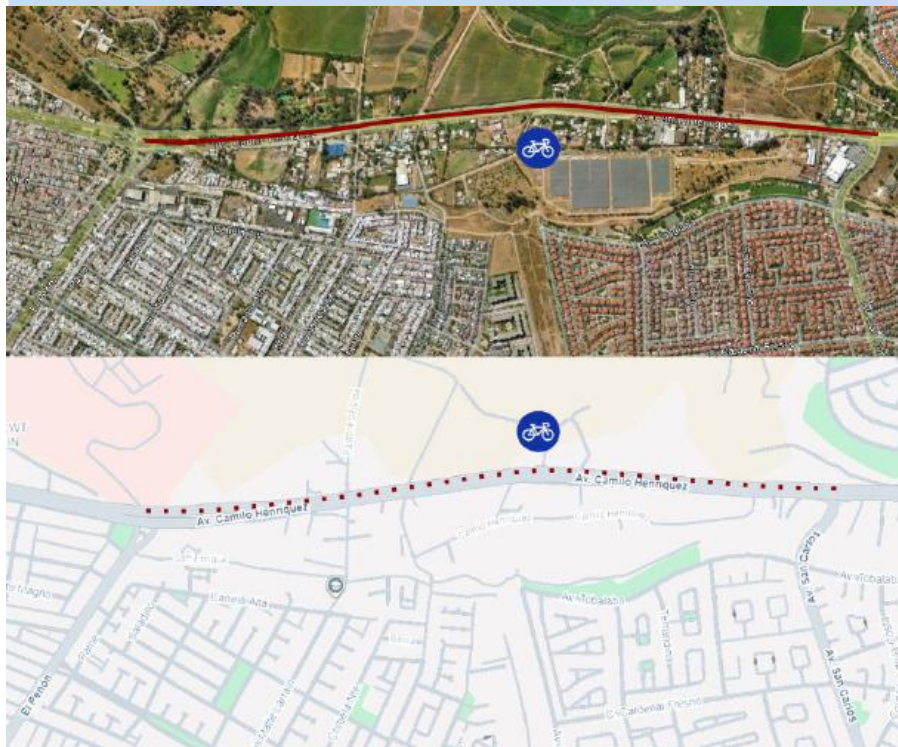
CICLOVÍA CAMILO HENRÍQUEZ - TRAMO 3

ID: M003	SECTOR: 15, 17 y 18	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovia por la avenida Camilo Henríquez, tramo entre avenida Los Toros y avenida El Peñón de 1.490 metros, con los estándares de la normativa vigente. NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño..
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Camilo Henríquez	TRAMO (Avenida / Calle / Pje) Los Toros – El Peñón
ETAPAS		1	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	675
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	11.248,31
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	11.923,31
OBJETIVO		2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal	

CICLOVÍA CAMILO HENRÍQUEZ - TRAMO 4

ID: M004	SECTOR: 10, 11, 15 y 18	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
--------------------	-----------------------------------	---	--------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovía por la avenida Camilo Henríquez, tramo entre avenida El Peñón y avenida San Carlos de 1.606 metros, con los estándares de la normativa vigente.

NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.

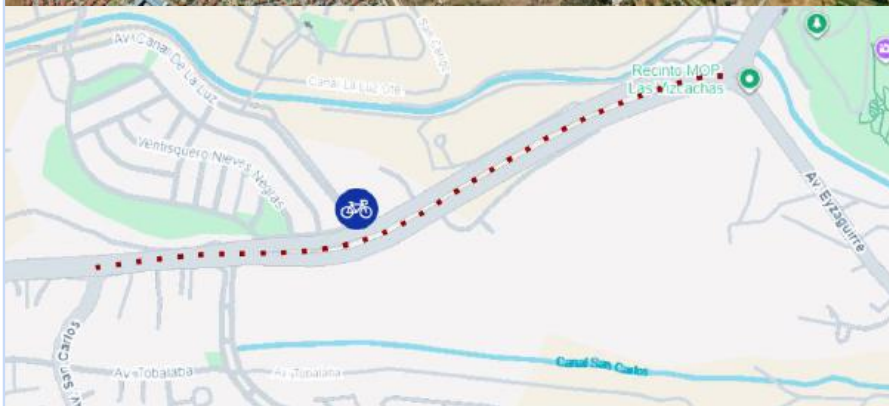
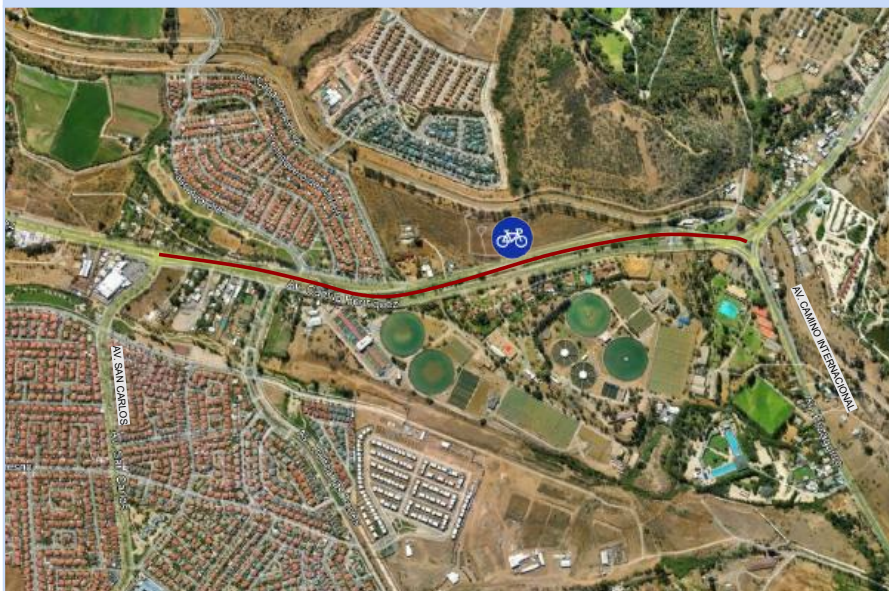
3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Camilo Henríquez	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	El Peñón – San Carlos
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	727	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	12.124,02	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	12.851,02	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

CICLOVÍA CAMILO HENRÍQUEZ - TRAMO 5

ID: M005	SECTOR: 10 y 11	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
--------------------	---------------------------	---	--------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovía por la avenida Camilo Henríquez, tramo entre avenida San Carlos y avenida San José de Maipo de 1.354 metros, con los estándares de la normativa vigente.

NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.

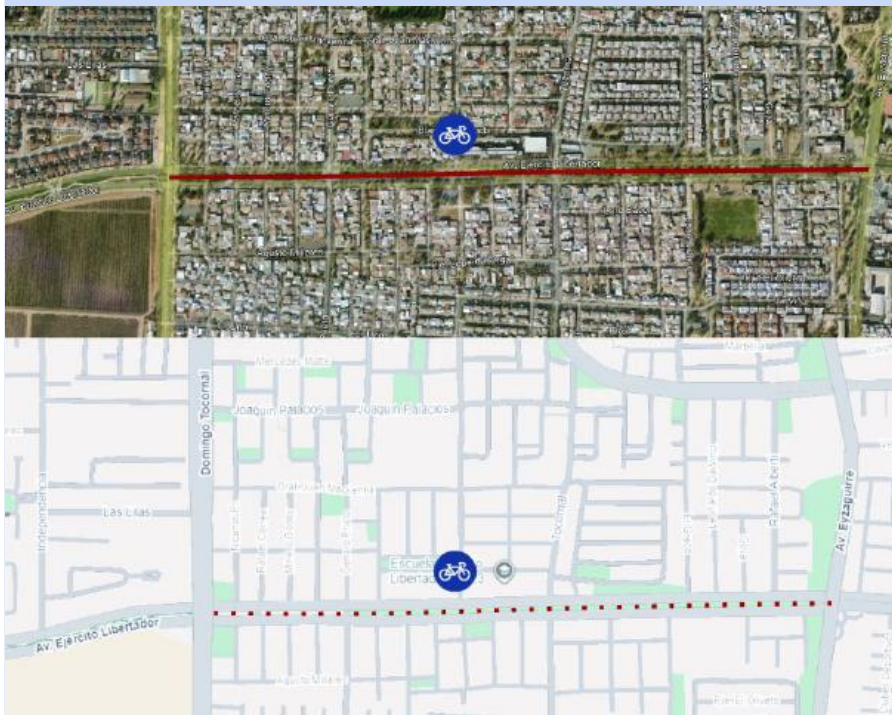
3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Camilo Henríquez	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	San Carlos – San José de Maipo
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	613	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	10.221,62	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	10.834,62	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

CICLOVÍA EJÉRCITO LIBERTADOR - TRAMO 1

ID: M006	SECTOR: 08	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
--------------------	----------------------	---	--------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



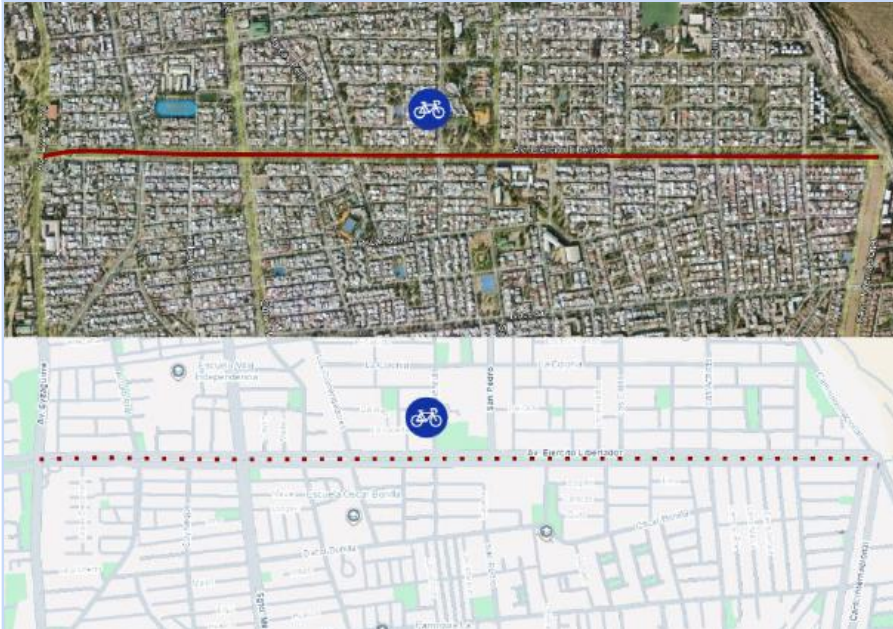
Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovía por la avenida Ejército Libertador, tramo entre avenida Domingo Tocornal y avenida Eyzaguirre de 1.103 metros, con los estándares de la normativa vigente.

NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Ejército Libertador	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Domingo Tocornal – Eyzaguirre
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	499	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	8.326,76	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	8.822,76	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

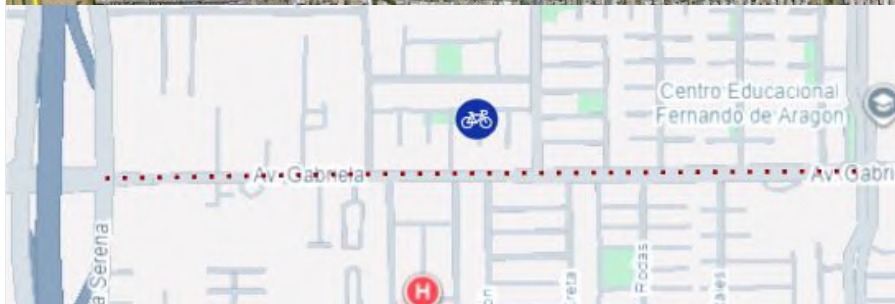
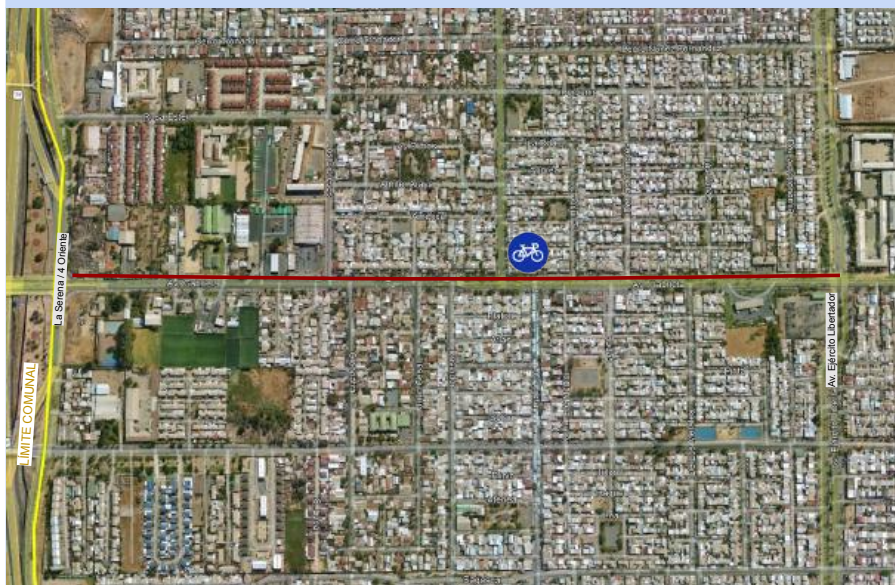
CICLOVÍA EJÉRCITO LIBERTADOR - TRAMO 2

ID: M007	SECTOR: 04 y 05	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovía por la avenida Ejército Libertador, tramo entre avenida Eyzaguirre y avenida Camino Internacional de 1.950 metros, con los estándares de la normativa vigente. NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Ejército Libertador	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Eyzaguirre – Camino Internacional
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	883	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	14.720,94	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	15.603,94	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

CICLOVÍA GABRIELA PONIENTE - TRAMO 1

ID: M008	SECTOR: 12 y 16	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
--------------------	---------------------------	---	--------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovía por la avenida Gabriela Poniente, tramo entre Av. La Serena (4 Oriente) y avenida Ejército Libertador de 1.156 metros, con los estándares de la normativa vigente.

NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.

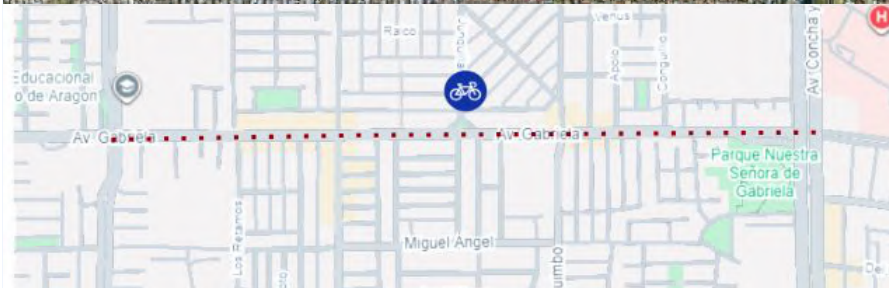
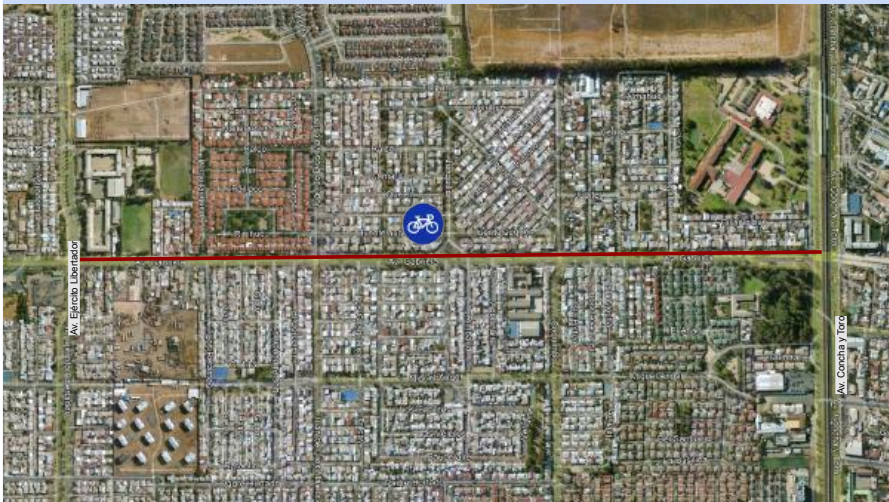
3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Gabriela Poniente	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	La Serena (4 Oriente) – Ejército Libertador
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	523	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	8.726,87	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	9.249,87	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

CICLOVÍA GABRIELA PONIENTE - TRAMO 2

ID: M009	SECTOR: 13 y 16	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
--------------------	---------------------------	---	--------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

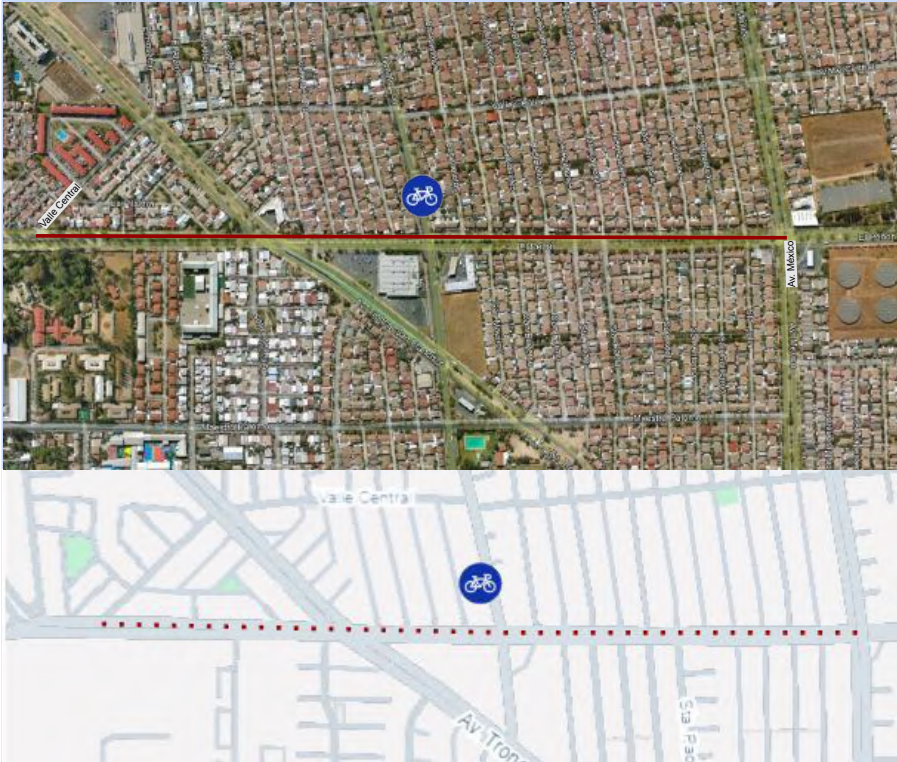
Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovía por la avenida Gabriela Poniente, tramo entre avenida Ejército Libertador y avenida Concha y Toro de 1.476 metros, con los estándares de la normativa vigente.

NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Gabriela Poniente	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Ejército Libertador - Concha y Toro
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	668	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	11.142,62	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	11.810,62	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

CICLOVÍA EL PEÑÓN - TRAMO 1

ID: M010	SECTOR: 14	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovía por la avenida El Peñón, tramo entre la calle Valle Central y Avenida México de 1.051 metros, con los estándares de la normativa vigente. <i>NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.</i>
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	El Peñón	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Valle Central - México
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	476	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	7.934,21	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	8.410,21	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

CICLOVÍA EL PEÑÓN - TRAMO 2

ID: M011	SECTOR: 15	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
--------------------	----------------------	---	--------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovía por la avenida El Peñón, tramo entre avenida México y avenida Camilo Henríquez de 1.116 metros, con los estándares de la normativa vigente.

NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.

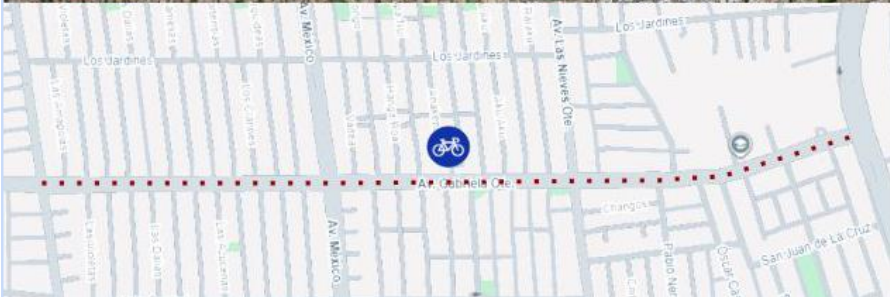
3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	El Peñón	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	México - Camilo Henríquez
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	505	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	8.424,90	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	8.929,90	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

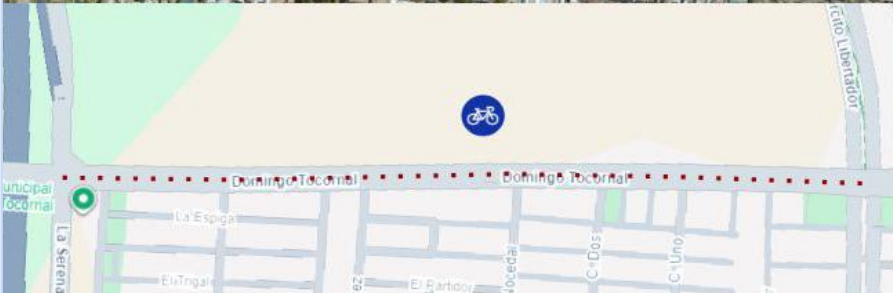
CICLOVÍA CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO - GABRIELA OTE.

ID: M012	SECTOR: 14 y 17	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
 			Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovia por la avenida Troncal San Francisco y Avenida Gabriela Oriente, tramo entre avenida Concha y Toro con la calle Nonato Coo de 1.346 metros, con los estándares de la normativa vigente. NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Canal Troncal San Francisco-Gabriela Oriente	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Concha y Toro - Nonato Coo
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	619	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	10.161,22	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	10.780,22	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

CICLOVÍA GABRIELA OTE - TRAMO 1

ID: M013	SECTOR: 14, 15 Y 17	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovía por la avenida El Peñón, tramo entre la Avenida Nonato Coo y avenida Camilo Henríquez de 1.490 metros, con los estándares de la normativa vigente. NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.
			
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Gabriela Oriente	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Nonato Coo - Camilo Henríquez
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	621	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	10.644,86	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	11.265,86	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

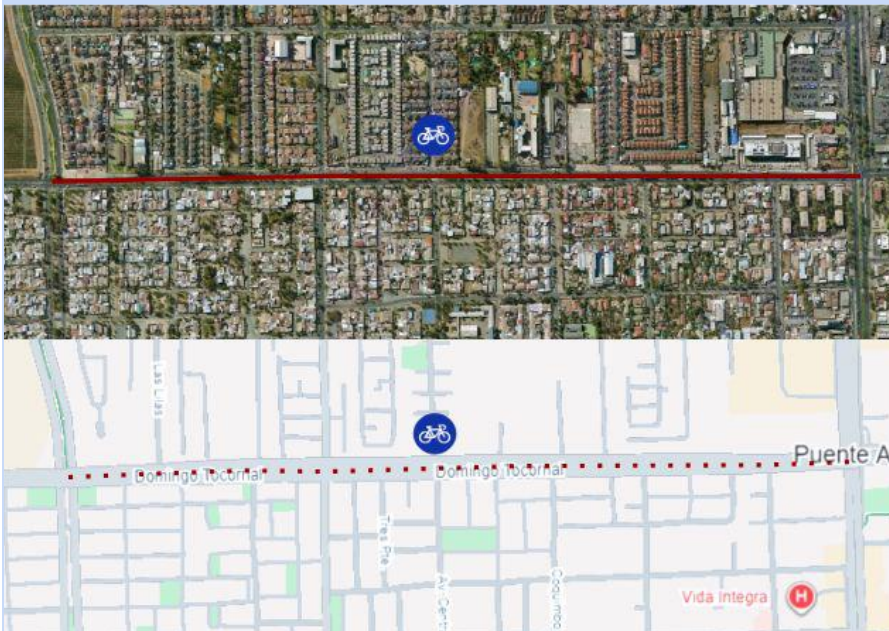
CICLOVÍA DOMINGO TOCORNAL - TRAMO 1

ID: M014	SECTOR: 08 Y 12	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO		2. DESCRIPCIÓN	
 		Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovía por la avenida Domingo Tocornal, tramo entre la autopista Acceso Sur y avenida Ejército Libertador de 978 metros, con los estándares de la normativa vigente. NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.	
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Domingo Tocornal	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Autopista Acceso Sur - Ejército Libertador
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	443	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	7.383,11	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	7.826,11	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

CICLOVÍA DOMINGO TOCORNAL - TRAMO 2

ID: M015	SECTOR: 08 Y 13	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
--------------------	---------------------------	---	--------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

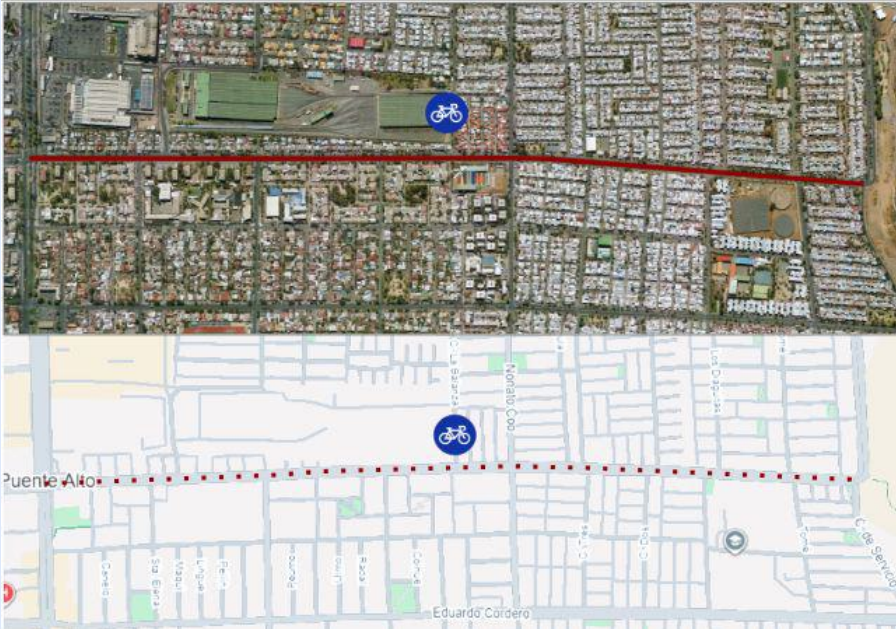
Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovía por la avenida Domingo Tocornal, tramo entre avenida Ejército Libertador y avenida Concha y Toro de 1.479 metros, con los estándares de la normativa vigente.

NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Domingo Tocornal	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Ejército Libertador - Concha y Toro
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	670	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	11.165,26	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	11.835,26	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

CICLOVÍA DOMINGO TOCORNAL - TRAMO 3

ID: M016	SECTOR: 09	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CICLOVÍA
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Con este proyecto se pretende incorporar una ciclovía por la avenida Domingo Tocornal, tramo entre avenida Concha y Toro y avenida Paseo Pie Andino de 1.925 metros, con los estándares de la normativa vigente. <i>NOTA: Las especificaciones del emplazamiento y factibilidad de cada proyecto serán definidas en su diseño.</i>
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Domingo Tocornal	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Concha y Toro - Paseo Pie Andino
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	872	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	14.532,21	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	15.404,21	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

PAVIMENTOS DE CALZADAS Y VEREDAS



PAVIMENTACIÓN JOSE LUIS COO Y SERGIO RUBILAR

ID: M017	SECTOR: 08 y 09	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: PAVIMENTACIÓN DE VEREDAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto contempla mejoramiento de ambas veredas en un tramo de 1.322 metros en la calle José Luis Coe, entre Santo Domingo y Nemesio Vicuña, de acuerdo a la normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Jose Luis Coe y Sergio Rubilar Gonzalez	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Santo Domingo - Nemesio Vicuña
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	115.33	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	4.303,3	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	4.418,63	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

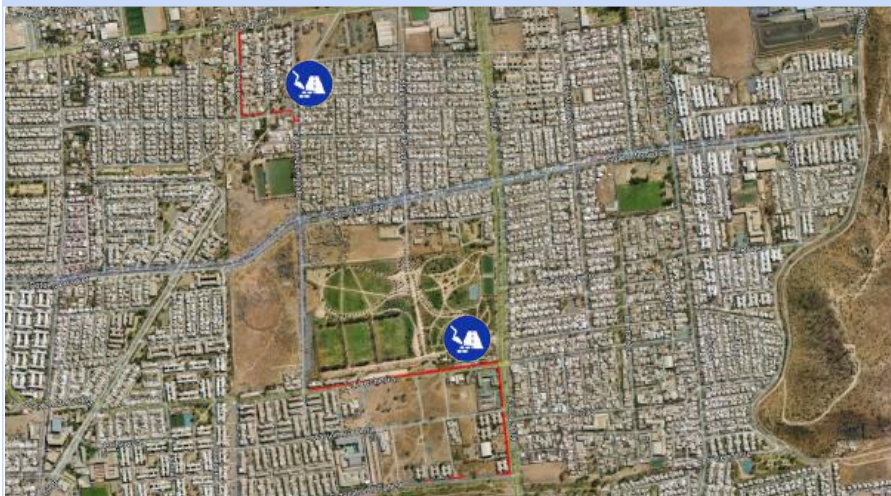
PAVIMENTACIÓN TOMÉ

ID: M018	SECTOR: 09	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: PAVIMENTACIÓN DE VEREDAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto contempla pavimentar la vereda poniente para reposición en un tramo de 77 metros en la calle Tomé entre pasaje Caleta Brava y pasaje Los Onas, de acuerdo a la normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN	Tomé	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Caleta Brava - Los Onas
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	64.1	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	817.8	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	881.9	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

PAVIMENTACIÓN LA LECHERÍA - JUANITA - SAN LUIS - CALLE UNO

ID: M019	SECTOR: 02 y 03	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: PAVIMENTACIÓN DE VEREDAS
--------------------	---------------------------	---	--

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Este proyecto contempla pavimentar, reparar y/o reponer veredas en parte del sector 2 y 3, en las villas aledañas al Parque Juan Pablo II, conectándolo con servicios y equipamientos del sector de acuerdo a la normativa vigente.

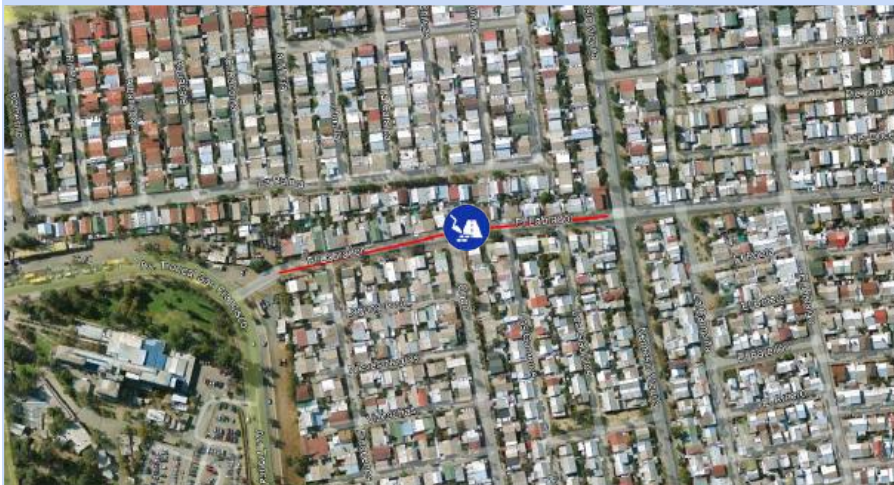
3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	La Lechería - Juanita - San Luis - Calle Uno	
ETAPAS	1	
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	4.528,19
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	4.528,19
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal	

PAVIMENTACIÓN EL LABRADOR

ID: M020	SECTOR: 17	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: PAVIMENTACIÓN DE CALZADAS
--------------------	----------------------	---	---

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



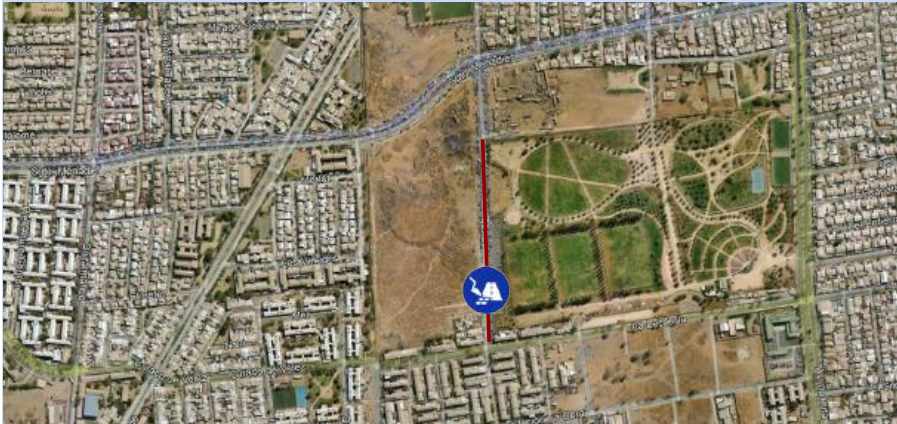
2. DESCRIPCIÓN

Con este proyecto se pretende mejorar el pavimento de ambas veredas para mejoramiento, ubicado en el sector 17 en la calle El Labrador de la comuna de Puente Alto, ya que su estado actual perjudica la movilidad tanto de automóviles como vecinos del sector. Esto bajo los estándares de la normativa vigente.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	El Labrador	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Canal Troncal San Francisco - Nemesio Vicuña
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	153,8	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	1.495,7	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	1.649,5	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

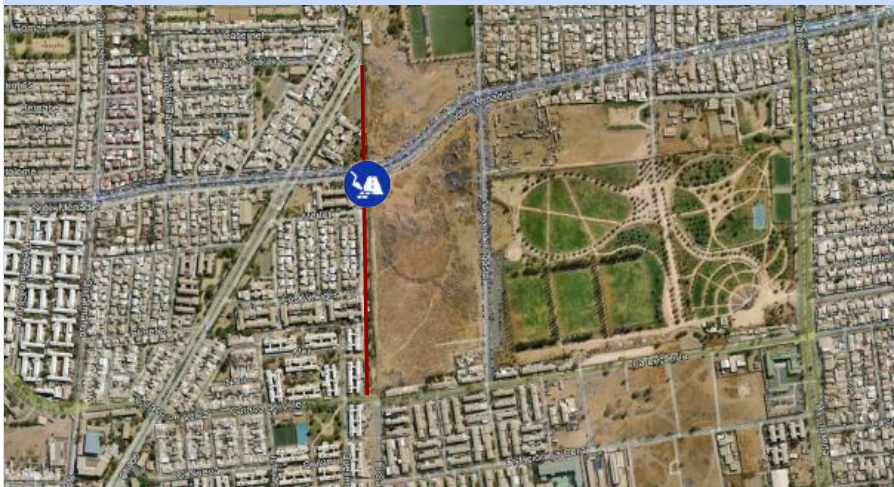
PAVIMENTACIÓN Y URBANIZACIÓN DE NUEVE DE AGOSTO

ID: M021	SECTOR: 1 y 2	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: PAVIMENTACIÓN - URBANIZACIÓN
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Con este proyecto se considera una vereda poniente de 1.5 m de ancho y una calzada de 7 m de ancho, además de alumbrado, aguas lluvia, plantaciones y obras de ornato. <i>NOTA: Proyecto no considera los costos asociados a la disponibilidad del área afecta a DUP.</i>
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Nueve de Agosto	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Sargento Menadier - La Lechería
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	12.203,97	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	12.203,97	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

PAVIMENTACIÓN Y URBANIZACIÓN EL SAUCE

ID: M022	SECTOR: 1, 2 y 3	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: PAVIMENTACIÓN - URBANIZACIÓN
--------------------	----------------------------	---	--

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Con este proyecto se considera las obras de pavimentación de veredas de 1.5 m de ancho y una calzada de 7 m de ancho, además de alumbrado, solución aguas lluvia, plantaciones y obras de ornato.

NOTA: Proyecto no considera los costos asociados a la disponibilidad del área afecta a DUP.

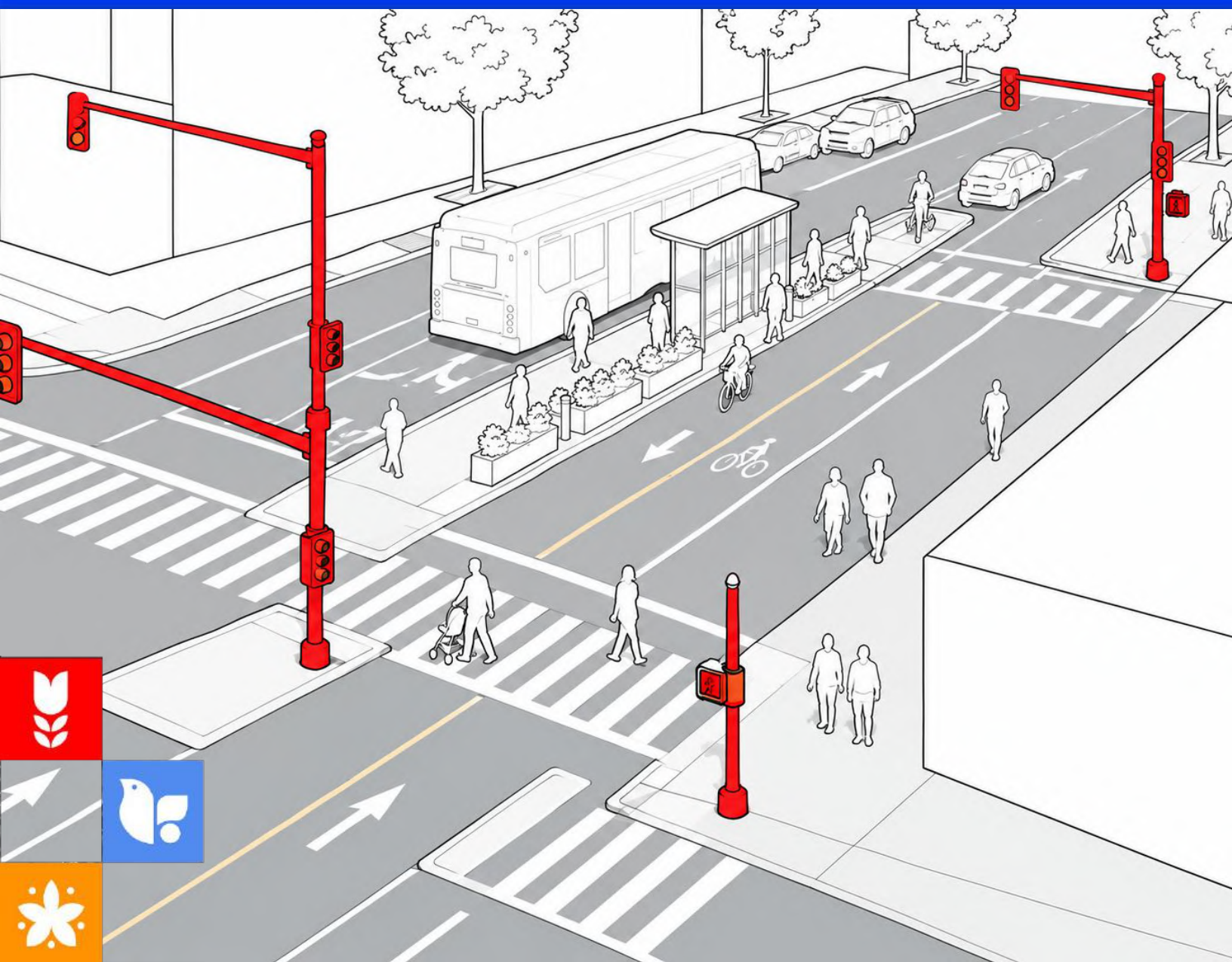
3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	El Sauce	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Chiloé - Curaco de Vélez
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	15.640,04	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	15.640,04	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

RED DE SEMÁFOROS



SEMÁFORO SARGENTO MENADIER CON ACCESO SUR

ID: M023	SECTOR: 03 y 04	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: RED DE SEMÁFOROS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Semaforización intersección avenida Sargento Menadier y Autopista Acceso Sur a Santiago.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Sargento Menadier y Autopista Acceso Sur a Santiago	
ETAPAS		1	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	35 (aprobación)
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	3.900
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	3.935
OBJETIVO		1. Mejora la conectividad y operatividad vial	

SEMÁFORO SARGENTO MENADIER Y EL RODEO

ID: M024	SECTOR: 03	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: RED DE SEMÁFOROS
			2. DESCRIPCIÓN Semaforización intersección avenida Sargento Menadier y Calle El Rodeo.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Sargento Menadier y el Rodeo		
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	35 (aprobación)	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	3.900	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	3.935	
OBJETIVO	1. Mejora la conectividad y operatividad vial		

SEMÁFORO CONCHA Y TORO CON ANGEL PIMENTEL

ID: M025	SECTOR: 14	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: RED DE SEMÁFOROS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Semaforización intersección avenida Concha y Toro y Calle Angel Pimentel.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Concha y Toro con Ángel Pimentel	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	35 (aprobación)	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	3.900	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	3.935	
OBJETIVO	1. Mejora la conectividad y operatividad vial		

SEMÁFORO COQUIMBO CON LOS MAÑOS

ID: M026	SECTOR: 13	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: RED DE SEMÁFOROS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Semaforización intersección avenida Coquimbo y Calle Los Maños.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Coquimbo con los Maños	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	35 (aprobación)
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	3.900
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	3.935
OBJETIVO		1. Mejora la conectividad y operatividad vial	

SEMÁFORO COQUIMBO CON INDEPENDENCIA

ID: M027	SECTOR: 13	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: RED DE SEMÁFOROS
--------------------	----------------------	---	----------------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Semaforización intersección avenida Coquimbo y Calle Independencia.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Coquimbo con Independencia	
ETAPAS	—	
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	35 (aprobación)
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	3.900
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	3.935
OBJETIVO	1. Mejora la conectividad y operatividad vial	

SEMÁFORO BALMACEDA CON EDUARDO CORDERO

ID: M028	SECTOR: 09	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: RED DE SEMÁFOROS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Semaforización intersección avenida Balmaceda y Calle Eduardo Cordero.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Balmaceda con Eduardo Cordero	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	35 (aprobación)
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	3.900
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	3.935
OBJETIVO		1. Mejora la conectividad y operatividad vial	

SEMÁFORO CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO CON NONATO COO

ID: M029	SECTOR: 14	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: RED DE SEMÁFOROS
--------------------	----------------------	---	----------------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Semaforización intersección
avenida Canal Troncal San
Francisco y avenida Nonato Coó.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Canal Troncal San Francisco con Nonato Coó	
ETAPAS	—	
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	35 (aprobación)
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	3.900
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	3.935
OBJETIVO	1. Mejora la conectividad y operatividad vial	

SEMÁFORO CONCHA Y TORO CON CHARLES ARÁNGUIZ

ID: M030	SECTOR: 05 y 06	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: RED DE SEMÁFOROS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Semaforización intersección avenida Concha y Toro y avenida Charles Aránguiz Sandoval
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Concha y Toro con Charles Aránguiz Sandoval	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	35 UF (aprobación)
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	3.900
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	3.935
OBJETIVO		1. Mejora la conectividad y operatividad vial	

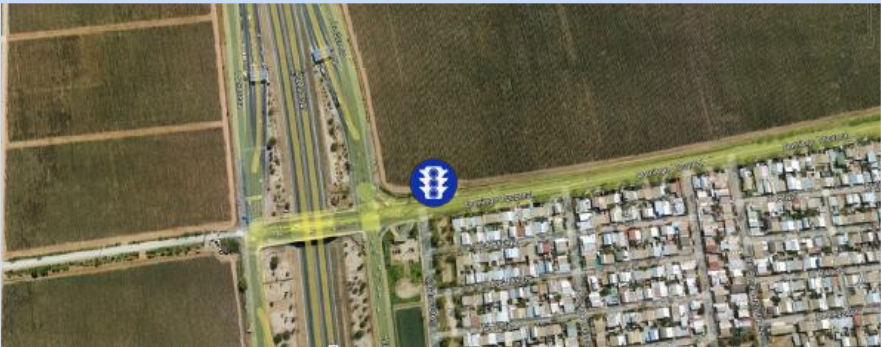
SEMÁFORO CONCHA Y TORO CON CLAVERO

ID: M031	SECTOR: 08 y 09	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: RED DE SEMÁFOROS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Semaforización intersección avenida Concha y Toro y Calle Clavero.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Concha y Toro con Clavero	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	35 UF (aprobación)	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	3.900	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	3.935	
OBJETIVO	1. Mejora la conectividad y operatividad vial		

SEMÁFORO SANTO DOMINGO CON TOCORNAL

ID: M032	SECTOR: 08	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: RED DE SEMÁFOROS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Semaforización intersección Av. Santo Domingo y Calle Tocornal.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Santo Domingo con Tocornal	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	35 (aprobación)
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	3.900
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	3.935
OBJETIVO		1. Mejora la conectividad y operatividad vial	

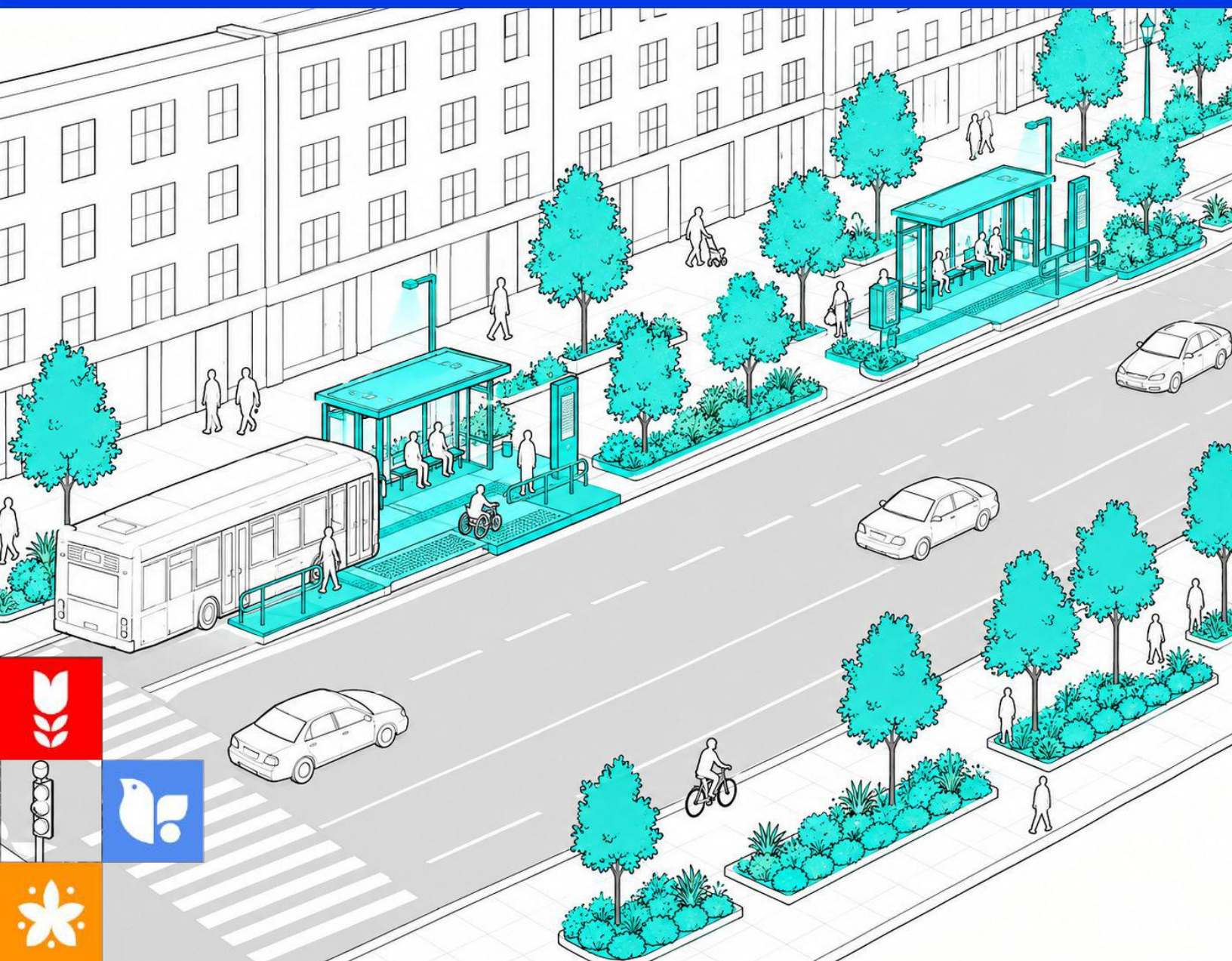
SEMÁFORO ACCESO SUR CON DOMINGO TOCORNAL

ID: M033	SECTOR: 03	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: RED DE SEMÁFOROS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Semaforización intersección en Autopista Acceso Sur a Santiago y Avenida Domingo Tocornal.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Autopista acceso Sur a Santiago y Domingo Tocornal	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	3.900
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	3.900
OBJETIVO		1. Mejora la conectividad y operatividad vial	

PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

RED DE PARADEROS



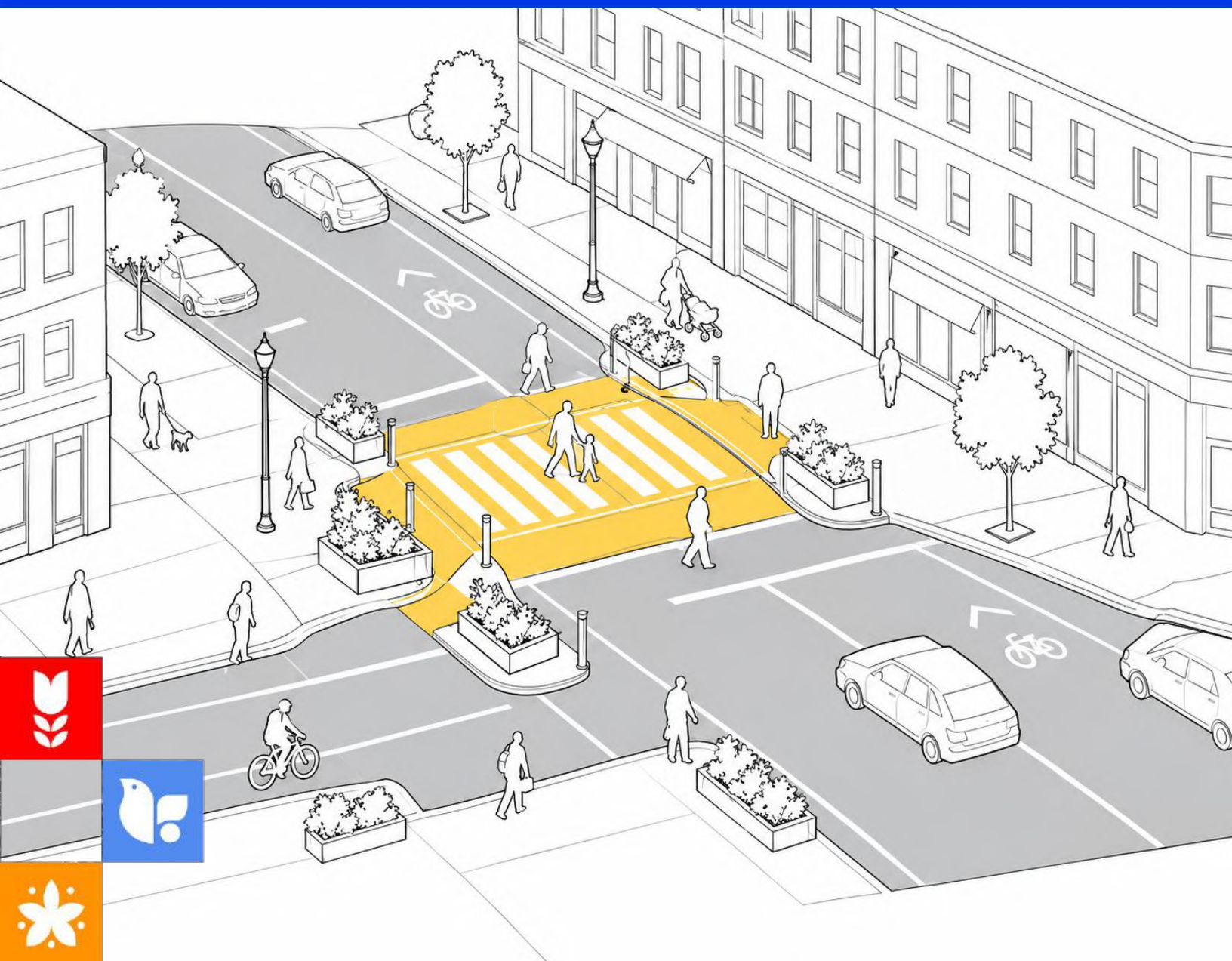
RED DE PARADEROS

ID: M034	SECTOR: Territorio Comunal	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: RED DE PARADEROS MEJORAMIENTO ENTORNO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Cantidad : 1017 El proyecto considera complementar obras de mantención y mejoramientos de paraderos en distintas ubicaciones del territorio comunal.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Territorio Comunal	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)	—
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)	330
OBJETIVO		2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal 4. Recuperación de Espacios Públicos	

PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

CRUCES SEGUROS



CRUCE CONCHA Y TORO CON SAN CARLOS

ID: M035	SECTOR: 09, 13 y 14	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CRUCES SEGUROS
--------------------	-------------------------------	---	--------------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Con este proyecto se busca ordenar la vialidad vehicular y peatonal a través de la implementación de cruces integrales, donde se hace un mejoramiento de las veredas y calzadas, también se mejora la accesibilidad universal, implementación de área verde y solución de aguas lluvias.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Concha y Toro con San Carlos	
ETAPAS	—	
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	7546,98
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	7546,98
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal	

CRUCE EYZAGUIRRE CON EL RODEO

ID: M036	SECTOR: 03	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CRUCES SEGUROS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Con este proyecto se busca ordenar la vialidad vehicular y peatonal a través de la implementación de cruces integrales, donde se hace un mejoramiento de las veredas y calzadas, también se mejora la accesibilidad universal, implementación de área verde y solución de aguas lluvias.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Eyzaguirre con El Rodeo	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	3.023,38
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	3.023,38
OBJETIVO		2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal	

CRUCE EL PERAL

ID: M037	SECTOR: 17	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CRUCES SEGUROS
--------------------	----------------------	---	--------------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

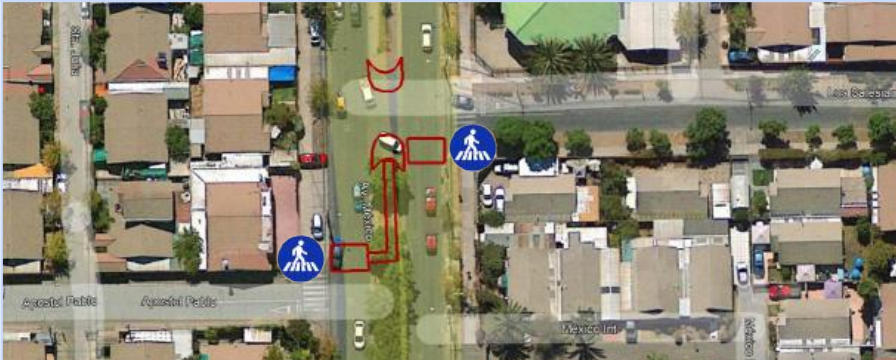


2. DESCRIPCIÓN

Este proyecto considera la implementación de un cruce peatonal de acuerdo a la normativa vigente.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	El Peral	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Hotu Matua - Rapa Nui
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	70,56	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	70,56	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

CRUCE MEXICO			
ID: M038	SECTOR: 14 y 15	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CRUCES SEGUROS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO		2. DESCRIPCIÓN	
		Este proyecto considera la implementación de un cruce peatonal de acuerdo a la normativa vigente.	
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	México	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Los Salesianos - Apóstol Pablo
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	177,07	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	177,07	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

CRUCE CAMINO SAN JOSÉ DEL MAIPO

ID: M039	SECTOR: 11	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CRUCES SEGUROS
--------------------	----------------------	---	--------------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Este proyecto considera la implementación de un cruce peatonal de acuerdo a la normativa vigente.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Camino a San José de Maipo (Frente a predio con ROL N°3800-136)	
ETAPAS	—	
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	80,02
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	80,02
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal	

CRUCE TOCORNAL CON LA VIÑA			
ID: M040	SECTOR: 08	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CRUCES SEGUROS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO		2. DESCRIPCIÓN	
		Este proyecto considera la implementación de un cruce peatonal de acuerdo a la normativa vigente.	
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Tocornal - La Viña	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	94,69
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	94,69
OBJETIVO		2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal	

CRUCE LAS NIEVES ORIENTE

ID: M041	SECTOR: 15	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CRUCES SEGUROS
--------------------	----------------------	---	--------------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Este proyecto considera la implementación de un cruce peatonal de acuerdo a la normativa vigente.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

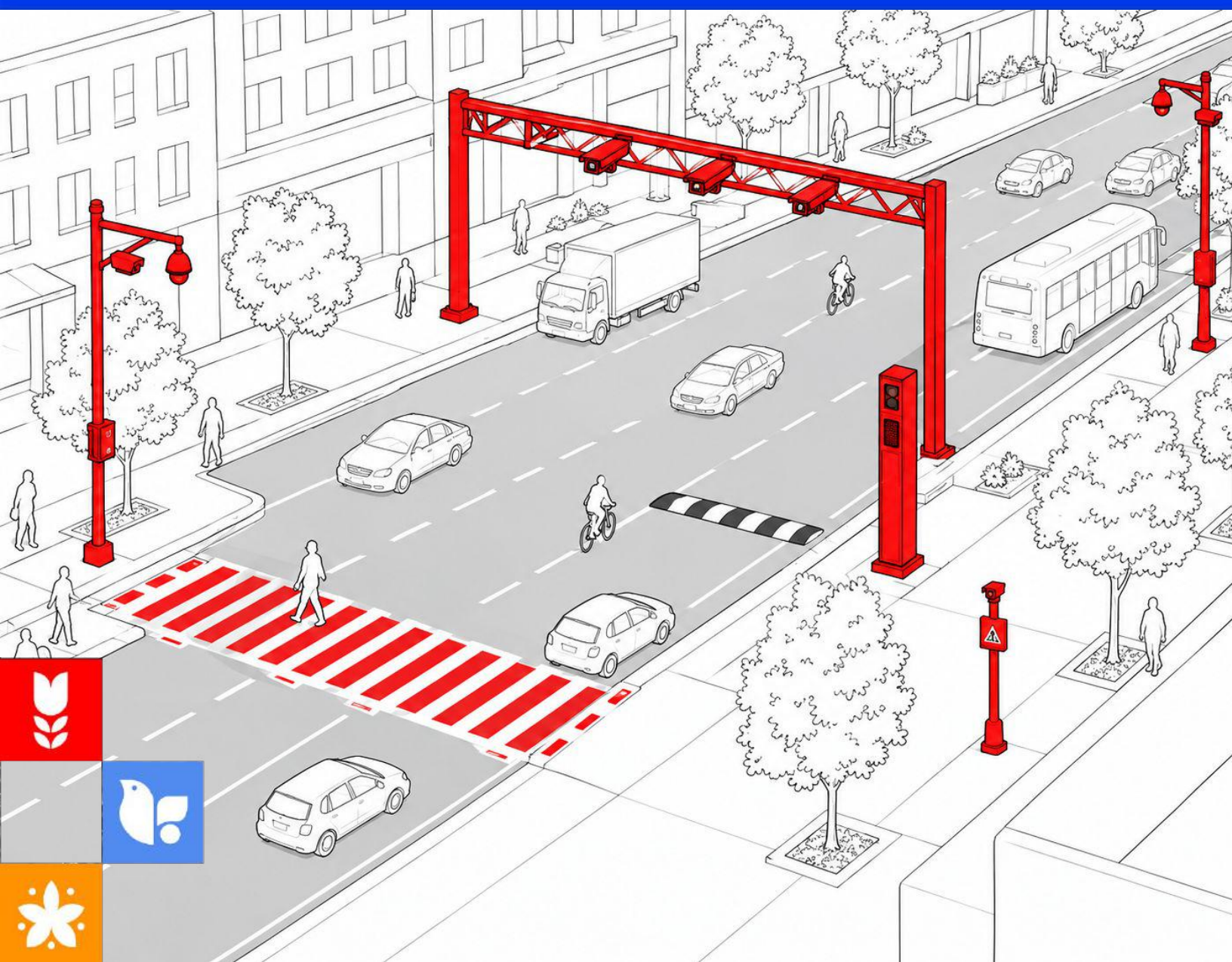
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Las Nieves Oriente	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Guanta - Los Salesianos
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	150,20	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	150,20	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

CRUCE EDUARDO CORDERO			
ID: M042	SECTOR: 09	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CRUCES SEGUROS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO		2. DESCRIPCIÓN	
		Este proyecto considera la implementación de un cruce peatonal de acuerdo a la normativa vigente.	
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Eduardo Cordero	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Pellín - Lingue
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	92,85	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	92,85	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

SEGURIDAD VIAL



PÓRTICOS LECTORES DE PATENTES Y CÁMARAS PARA LA COMUNA

ID: M043	SECTOR: TERRITORIO COMUNAL	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: SEGURIDAD VIAL PÓRTICO LECTOR DE PATENTES Y CÁMARAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Adquisición e instalación de pórticos lectores de patentes y cámaras de televigilancia en distintos puntos del territorio comunal. CANTIDAD: 20
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Territorio Comunal	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)	21.088,14
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)	21.088,14
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

TÓTEMS DE SEGURIDAD PARA LA COMUNA

ID: M044	SECTOR: TERRITORIO COMUNAL	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: SEGURIDAD VIAL TÓTEM DE SEGURIDAD
--------------------	--------------------------------------	---	---

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Cantidad: 1017

El proyecto considera complementar una red de tótems de seguridad asociados a paraderos en distintas ubicaciones del territorio comunal.

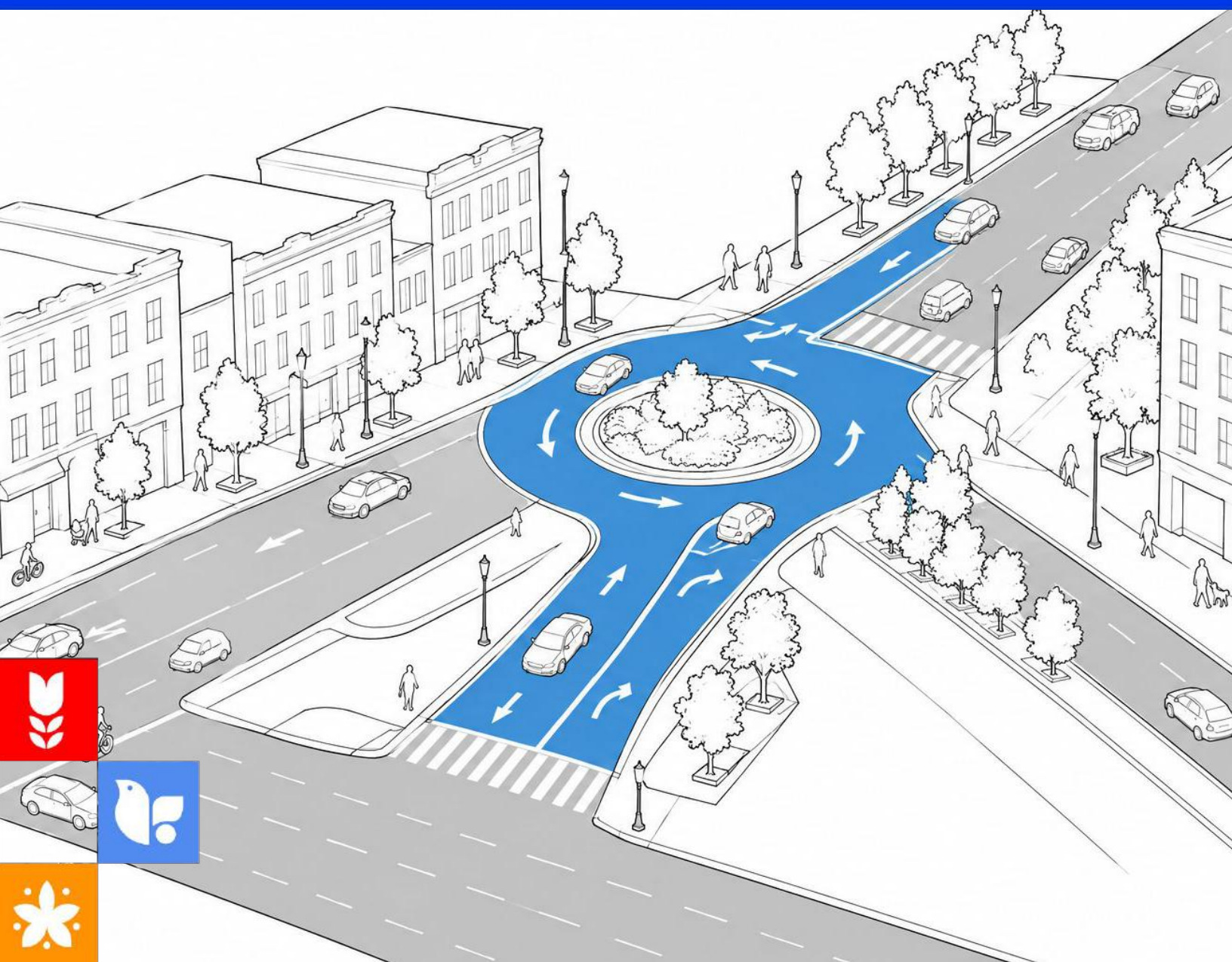
3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Territorio Comunal	
ETAPAS	—	
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	376,49
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	376,49
OBJETIVO	1. Mejorar la conectividad y operatividad vial 4. Recuperación de espacios públicos	

PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

CONECTIVIDAD VIAL



MEJORAMIENTO ENTORNO URBANO METRO ELISA CORREA

ID: M045	SECTOR: 17 y 18	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL MEJORAMIENTO URBANO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO		2. DESCRIPCIÓN	
		Mejoramiento Entorno Urbano Metro Elisa Correa, el cual considera la adecuación a las condiciones de accesibilidad universal, según normativa vigente.	
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Metro Elisa Correa		
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	8.481,10	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	8.481,10	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal		

MEJORAMIENTO ENTORNO URBANO METRO PROTECTORA DE LA INFANCIA				
ID: M046	SECTOR: 13 Y 14	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL	
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO		2. DESCRIPCIÓN		
		Mejoramiento Entorno Urbano Metro Protectora de la Infancia. el cual considera la adecuación a las condiciones de accesibilidad universal, según normativa vigente.		
3. ETAPA DE EJECUCIÓN				
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Metro Protectora de la Infancia			
ETAPAS	—			
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—		
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	8.481,10		
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	8.481,10		
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal			

CONECTIVIDAD DE CALZADAS JUAN DE CUEVAS CON LA VIÑA

ID: M048	SECTOR: 08	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL CALZADAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca dar continuidad al flujo de tráfico en las vías Juan de Cuevas con La Viña, generando una conexión más directa a la situación actual a través de la ejecución de la calzada y veredas. <i>NOTA: El proyecto deberá considerar los procedimientos administrativos para adecuar los espacios públicos según normativa vigente</i>
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Juan de Cuevas con La Viña	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	206,24
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	206,24
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

PISTA DE VIRAJE CAMILO HENRÍQUEZ Y TRINIDAD

ID: M049	SECTOR: 18	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL PISTA DE VIRAJE
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca mejorar la situación del tráfico vehicular en avenida Camilo henríquez en su intersección con avenida Trinidad por medio de la adición de una pista de viraje en el bandejón central hacia el oriente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Camilo Henríquez - Trinidad	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	5.558,00
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	5.558,00
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

PISTA DE VIRAJE CONCHA Y TORO

ID: M050	SECTOR: 14	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL PISTA DE VIRAJE
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca mejorar la situación del tráfico vehicular en avenida Concha y Toro en su intersección con avenida El Peñón por medio de la adición de una pista de viraje en el carril poniente hacia el oriente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Concha y Toro	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	El Peñón - Del Caribe
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	1.099,96	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	1.099,96	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

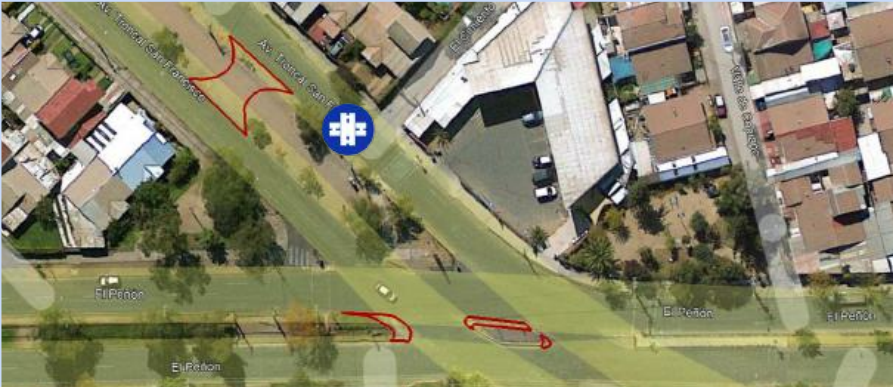
PISTA DE VIRAJE DOMINGO TOCORNAL

ID: M051	SECTOR: 08	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL PISTA DE VIRAJE
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca mejorar la situación del tráfico vehicular en avenida Domingo Tocornal en su intersección con Juan de Dios Malebrán por medio de la adición de una pista de viraje en el bandejón central hacia el sur.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Domingo Tocornal	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Mercedes Matte - Alcalde Juan de Dios Malebrán
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	4.553,13	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	4.553,13	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

REDISEÑO GEOMÉTRICO GABRIELA PONIENTE Y JUNQUILLAR

ID: M052	SECTOR: 16	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL REDISEÑO GEOMÉTRICO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca mejorar el tránsito vehicular en el cruce entre avenida Gabriela Poniente y Junquillar generando un atravesio en la plazoleta existente <i>NOTA: El proyecto deberá considerar los procedimientos administrativos para adecuar los espacios públicos según normativa vigente</i>
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Gabriela Poniente - Junquillar	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	721,48
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	721,48
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

REDISEÑO GEOMÉTRICO EL PEÑÓN CON CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO

ID: M053	SECTOR: 14	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL REDISEÑO GEOMÉTRICO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca mejorar la conectividad vial en la intersección de avenida El Peñón con avenida Canal Troncal San Francisco, a través de un rediseño geométrico de la intersección y de una nueva conexión en el bandejón central.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		El Peñón - Canal Troncal San Francisco	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	79,60
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	79,60
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

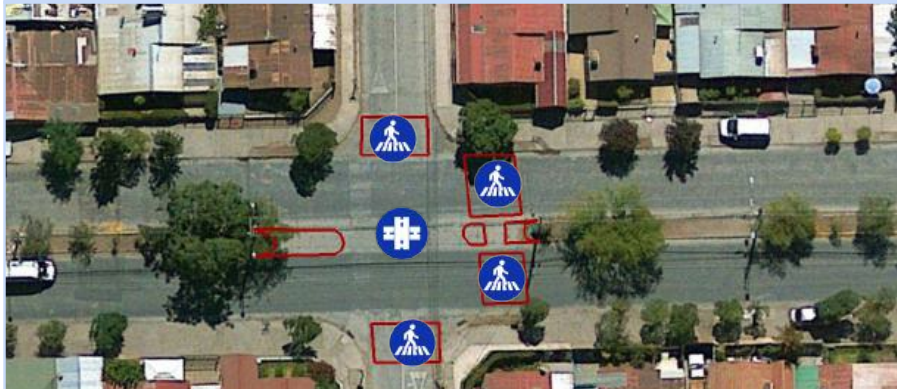
REDISEÑO GEOMÉTRICO MÉXICO Y ÁNGEL PIMENTEL

ID: M054	SECTOR: 14	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL REDISEÑO GEOMÉTRICO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca mejorar el entorno tanto peatonal como vehicular alrededor del cruce entre avenida México y Ángel Pimentel, unificando el bandejón central en la intersección y generando una nuevo retorno hacia el norte.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		México - Ángel Pimentel	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	704,79
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	704,79
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

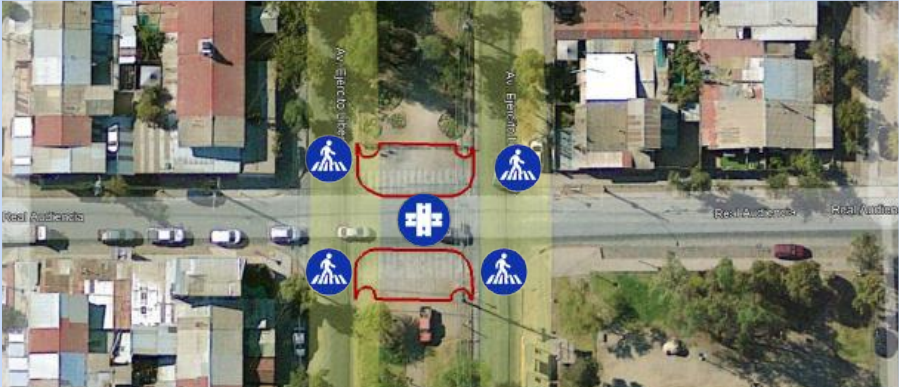
REDISEÑO GEOMÉTRICO DOMINGO TOCORNAL Y CALLE UNO

ID: M055	SECTOR: 09	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL REDISEÑO GEOMÉTRICO	
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN	
			Este proyecto busca mejorar la conectividad vial en la intersección de avenida Domingo Tocornal con calle Uno, a través de un rediseño geométrico de la intersección y de una nueva conexión en el bandejón central.	
3. ETAPA DE EJECUCIÓN				
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Domingo Tocornal - Calle Uno			
ETAPAS	—			
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—		
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	32,80		
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	32,80		
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial			

REDISEÑO GEOMÉTRICO CRUCE CIRCUNVALACIÓN Y NORUEGA

ID: M056	SECTOR: 06	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL REDISEÑO GEOMÉTRICO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca ordenar el flujo vehicular y aumentar la seguridad peatonal alrededor del cruce entre avenida Circunvalación y Noruega, extendiendo el bandejón central en la intersección para controlar el movimiento vehicular e implementando cruces peatonales.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Circunvalación - Noruega	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	312,52
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	312,52
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

REDISEÑO GEOMÉTRICO EJÉRCITO LIBERTADOR CON REAL AUDIENCIA

ID: M057	SECTOR: 04 y 05	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL REDISEÑO GEOMÉTRICO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca aumentar la seguridad peatonal en la intersección entre avenida Ejército Libertador y Real Academia, extendiendo el bandejón de la avenida, dividiendo el cruce peatonal existente en tramos más cortos y seguros
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Av Ejército Libertador - Real Audiencia	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	208,78
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	208,78
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

REDISEÑO GEOMÉTRICO CHILOÉ CON CRETA

ID: M058	SECTOR: 12	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL REDISEÑO GEOMÉTRICO
--------------------	----------------------	---	---

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

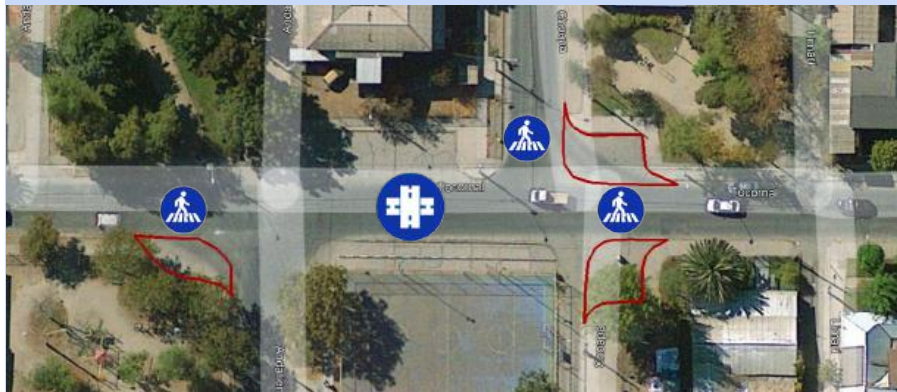
Este proyecto busca concretar la intersección entre avenida Chiloé y Creta, incorporando vereda, calzada y cruces peatonales

NOTA: Proyecto no considera los costos asociados a la disponibilidad del área afecta a DUP.

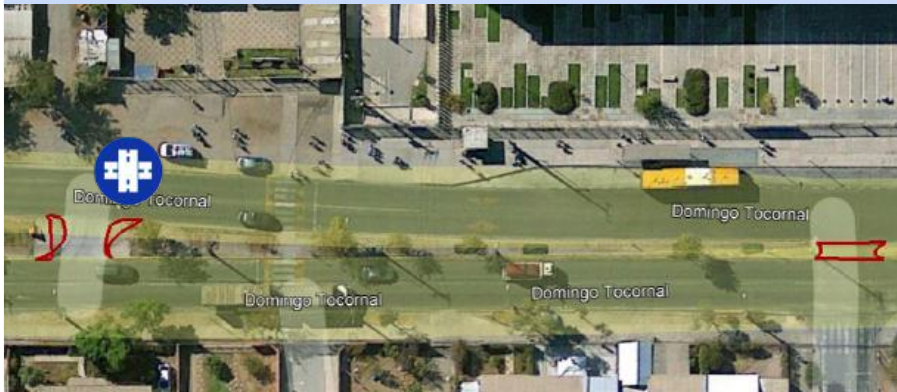
3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Av Chiloé - Creta	
ETAPAS	—	
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	3.532,93
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	3.532,93
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

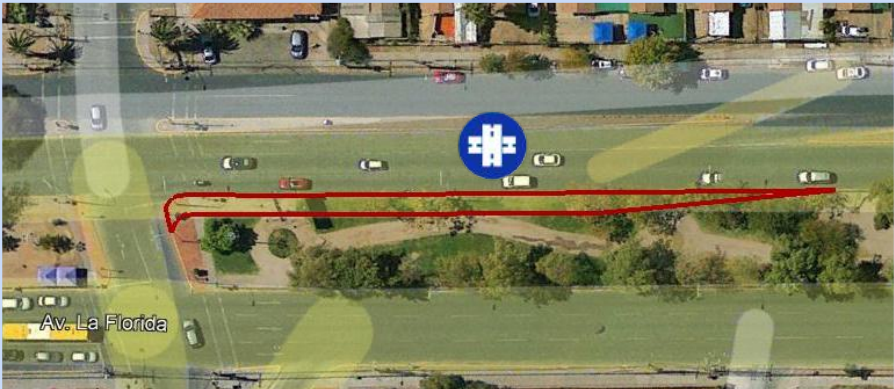
REDISEÑO GEOMÉTRICO TOCORNAL CON ANDALIEN Y CHOAPA

ID: M059	SECTOR: 08	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL REDISEÑO GEOMÉTRICO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca aumentar la seguridad peatonal y vehicular en las intersecciones de Tocalán con Choapa y Andalién, modificando los radios de giro e implementado cruces peatonales,
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Tocalán - Andalién, Choapa		TRAMO (Avenida / Calle / Pje) Andalién - Choapa
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	79,92	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	79,92	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

REDISEÑO GEOMÉTRICO DOMINGO TOCORNAL

ID: M060	SECTOR: 08	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL REDISEÑO GEOMÉTRICO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca aumentar la seguridad peatonal y vehicular en las intersecciones de avenida Domingo Tocornal con Santo Domingo y Pasaje 4, unificando el bandejón frente a Santo Domingo y modificando el trazado del bandejón en el giro de Domingo Tocornal
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Domingo Tocornal	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Pasaje. 4 - Santo Domingo
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	277,68	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	277,68	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

REDISEÑO GEOMÉTRICO CAMILO HENRÍQUEZ Y LAGO YELCHO

ID: M061	SECTOR: 18	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL REDISEÑO GEOMÉTRICO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca aumentar la seguridad peatonal y vehicular en la intersección de avenida Camilo Henríquez con Lago Yelcho generando una pista de viraje en el bandejón.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Camilo Henríquez - Lago Yelcho	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	5.168,70
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	5.168,70
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

RETORNO MÉXICO CON GABRIELA OTE

ID: M062	SECTOR: 17	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL RETORNO
--------------------	----------------------	---	---

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Este proyecto busca ofrecer mayor flexibilidad en el flujo de tránsito vehicular cercano a la intersección entre avenida México y avenida Gabriela Oriente generando un retorno vehicular hacia el Norte de la intersección.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	México - Gabriela Oriente	
ETAPAS	—	
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	81,42
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	81,42
OBJETIVO	1. Mejorar la conectividad y operatividad vial	

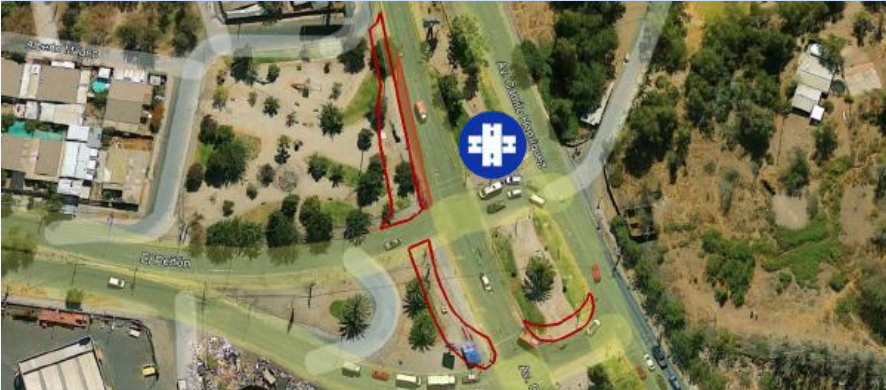
RETORNO EL PERAL Y CIMA ESCARPADA

ID: M063	SECTOR: 18	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL RETORNO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca ofrecer mayor flexibilidad en el flujo de tránsito vehicular cercano a la intersección entre avenida El Peral y Cima Escarpada generando un retorno vehicular por medio del bandejón central de El Peral al frente de Cima Escarpada.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		El Peral - Cima Escarpada	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	409,49
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	409,49
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

RETORNO EL PEÑÓN Y CAMILO HENRÍQUEZ

ID: M064	SECTOR: 15	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL RETORNO
--------------------	----------------------	---	---

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Este proyecto busca ofrecer mayor flexibilidad en el flujo de tránsito vehicular cercano a la intersección entre avenida El Peñón y avenida Camilo Henríquez generando ampliando el retorno vehicular existente y vinculándolo con las vialidades.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	El Peñón - Camilo Henríquez	
ETAPAS	—	
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	5.748,18
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	5.748,18
OBJETIVO	1. Mejorar la conectividad y operatividad vial	

RETORNO EL PEÑÓN Y MÉXICO

ID: M065	SECTOR: 14 y 15	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL RETORNO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca ofrecer mayor flexibilidad en el flujo de tránsito vehicular cercano a la intersección entre avenida El Peñón y avenida México generando 2 retornos en el bandejón central de avenida El Peñón al oriente y poniente de Av. México.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	El Peñón - México		
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	141,69	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	141,69	
OBJETIVO	1. Mejorar la conectividad y operatividad vial		

RETORNO CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO

ID: M066	SECTOR: 15	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL RETORNO
--------------------	----------------------	---	---

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Este proyecto busca ofrecer mayor flexibilidad en el flujo de tránsito vehicular cercano a la intersección entre avenida Canal Troncal San Francisco y avenida México generando retornos vehiculares en el bandejón de la avenida.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Canal Troncal San Francisco	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	México - Ángel Pimentel
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	1.843,62	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	1.843,62	
OBJETIVO	1. Mejorar la conectividad y operatividad vial		

RETORNO SAN CARLOS

ID: M067	SECTOR: 14	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL RETORNO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO		2. DESCRIPCIÓN	
		Este proyecto busca ofrecer mayor flexibilidad en el flujo de tránsito vehicular cercano a la intersección entre avenida San Carlos y Caleta El Membrillo generando dos retornos vehicular por medio del bandejón central de San Carlos al frente y poniente de Caleta el Membrillo y unificando el mismo bandejón al frente de cerro florido, generando además cruces peatonales.	
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	San Carlos	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Caleta Arrayán - Caleta Victor
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	740,97	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	740,97	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

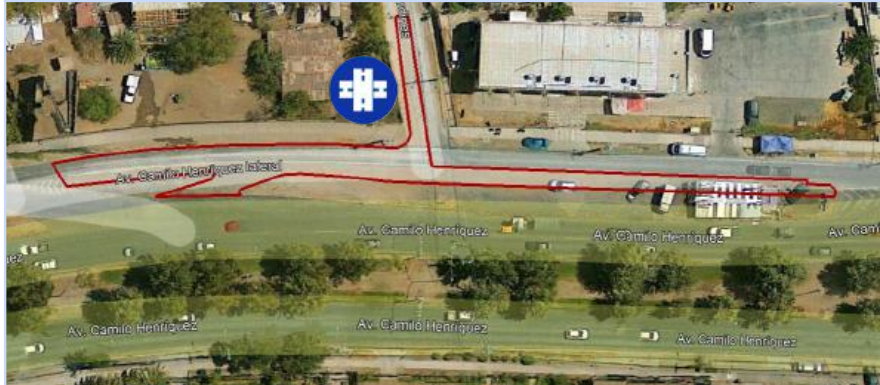
RETORNO JUANITA

ID: M068	SECTOR: 03	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL RETORNO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO		2. DESCRIPCIÓN	
		Este proyecto busca ofrecer mayor flexibilidad en el flujo de tránsito vehicular cercano a la intersección entre avenida Juanita y avenida Eyzaguirre generando 2 retornos en el bandejón de la avenida Juanita en el tramo entre Eyzaguirre y Lagunillas	
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Juanita	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Eyzaguirre - Lagunillas
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	133,99	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	133,99	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

RETORNO CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO Y PEDRALES

ID: M069	SECTOR: 10	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL RETORNO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca ofrecer mayor flexibilidad en el flujo de tránsito vehicular en la intersección entre avenida Canal Troncal San Francisco y Pedrales generando un retorno vehicular por medio del bandejón central de Troncal San Francisco al frente de Pedrales y generando además veredas en conjunto con cruces peatonales.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Canal Troncal San Francisco - Pedrales	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (ABRIL/2026)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (ABRIL/2026)	657,58
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (ABRIL/2026)	657,58
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

AMPLIACIÓN DE CALZADA CAMILO HENRÍQUEZ Y LOS JARDINES

ID: M070	SECTOR: 17	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL AMPLIACIÓN DE CALZADA
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca mejorar la conectividad vial a través de ampliar la calzada de avenida Camilo Henríquez en la intersección con Los Jardines.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Camilo Henríquez - Los Jardines	
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)	2.716,31
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)	2.716,31
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

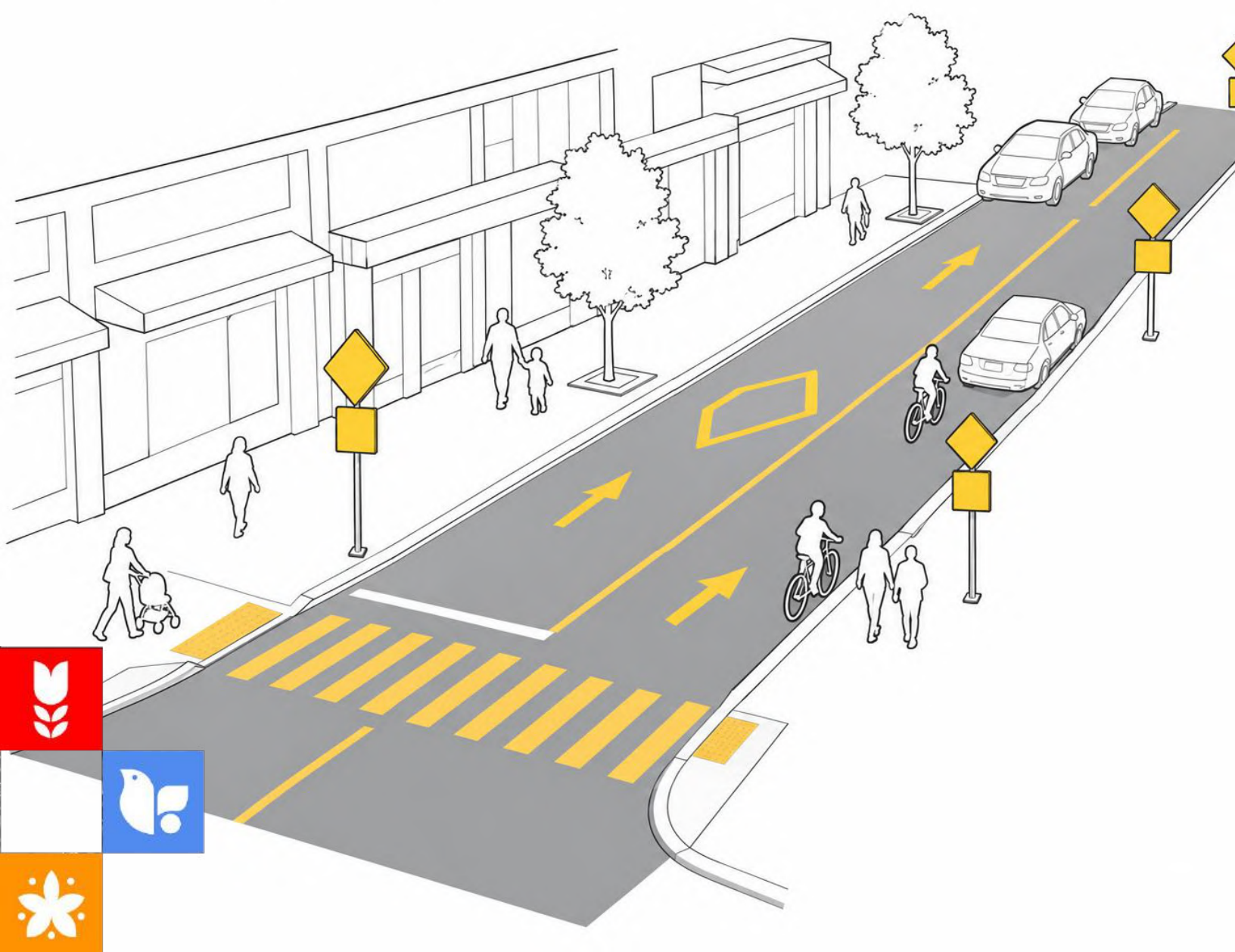
AMPLIACIÓN DE CALZADA CHILOÉ

ID: M071	SECTOR: 02	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: CONECTIVIDAD VIAL AMPLIACIÓN DE CALZADA
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca mejorar la conectividad vial a través de ampliar la calzada de avenida Chiloé en el tramo de calle Ruiseñor y San Pedro.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Chiloé	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Ruiseñor - San Pedro
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	2.580,18	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	2.580,18	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

SEÑALÉTICAS Y DEMARCACIONES



DEMARCACIONES Y SEÑALÉTICAS CLAVERO

ID: M072	SECTOR: 08	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: SEÑALÉTICAS Y DEMARCACIÓN
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca implementar medidas de seguridad en la calle Clavero, tramo entre Andalién y Tocornal Grez, mejorando la situación del peatón con demarcaciones y señaléticas.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Clavero	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Andalién - Tocornal Grez
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	51,41	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	51,41	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

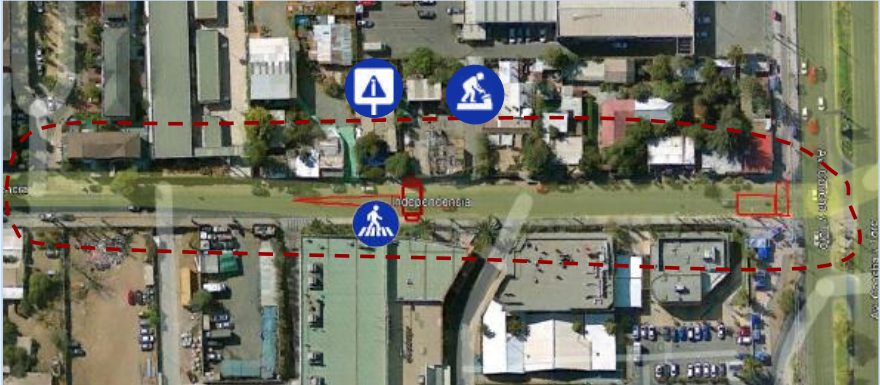
DEMARCACIONES Y SEÑALÉTICAS JUAN DE DIOS MALEBRÁN

ID: M073	SECTOR: 13	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: SEÑALÉTICAS Y DEMARCACIÓN
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca implementar medidas de seguridad en la avenida Juan de Dios Malebrán, tramo entre Los Maños y Los Robles, mejorando la situación del peatón con demarcaciones y señaléticas. Entorno del Colegio Emprender.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Juan de Dios Malebrán	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)
			Los Maños - Los Robles
ETAPAS		—	
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)	—
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)	80,99
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)	80,99
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial	

DEMARCACIONES Y SEÑALÉTICAS EL PERAL

ID: M074	SECTOR: 17	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: SEÑALÉTICAS Y DEMARCACIÓN
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca implementar medidas de seguridad tramo en avenida El Peral, entre El Mediero y Los Ñandúes, mejorando la situación del peatón con demarcaciones, señaléticas, cruces peatonales elevados y adecuación de la vereda
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	El Peral	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	El Mediero - Los Ñandúes
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	595,40	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	595,40	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

DEMARCACIONES Y SEÑALÉTICAS INDEPENDENCIA

ID: M075	SECTOR: 13	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: SEÑALÉTICAS Y DEMARCACIÓN	
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN	
			Este proyecto busca implementar medidas de seguridad en el tramo avenida Independencia, entre Los Ingleses y Avenida Concha y Toro, mejorando la situación del peatón con demarcaciones, señaléticas, cruces peatonales elevados y adecuación de la vereda.	
3. ETAPA DE EJECUCIÓN				
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Independencia	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Los Ingleses - Concha y Toro
ETAPAS		—		
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)	245,79	
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)	245,79	
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

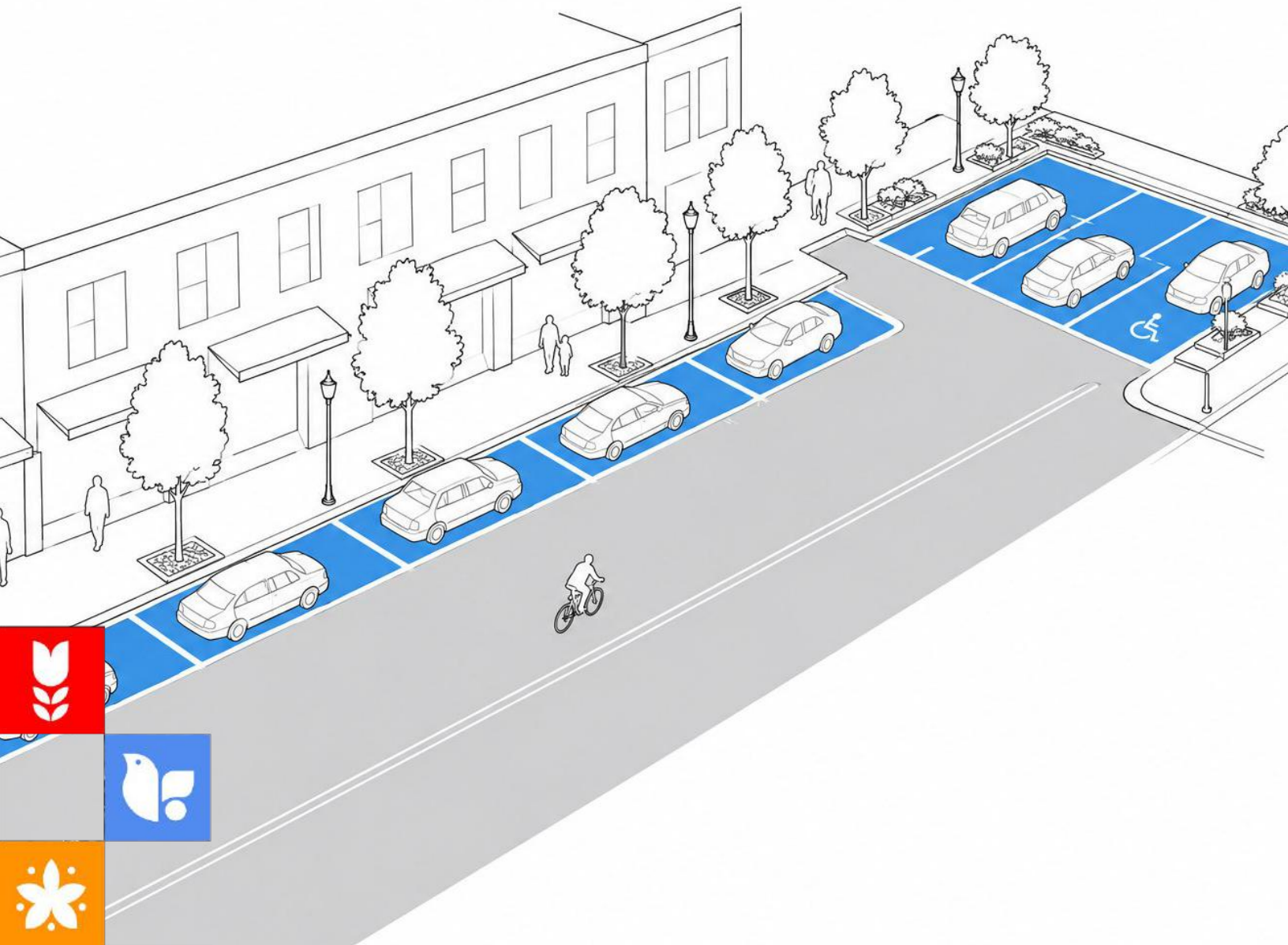
DEMARCACIONES Y SEÑALÉTICAS EL PEÑÓN

ID: M076	SECTOR: 14	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: SEÑALÉTICAS Y DEMARCACIÓN
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca mejorar la condición de seguridad vial en avenida el Peñón en su tramo desde avenida Concha y Toro hasta Nemesio Vicuña a través de nuevas señaléticas.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	El Peñón	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Concha y Toro - Nemesio Vicuña
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	697,31	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	697,31	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

ESTACIONAMIENTOS



ESTACIONAMIENTOS BAHIA INGLESA

ID: M077	SECTOR: 17	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: ESTACIONAMIENTOS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO		2. DESCRIPCIÓN	
		Este proyecto busca mejorar el entorno de Bahía Inglesa en su intersección con avenida Camilo Henríquez con la creación de una bahía de estacionamiento junto a la vereda norte de la vialidad.	
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Bahía Inglesa	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Camilo Henríquez - Vizcaya
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	114,10	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	114,10	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

ESTACIONAMIENTOS LOS SEMINARISTAS

ID: M078	SECTOR: 13	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: ESTACIONAMIENTOS
--------------------	----------------------	---	----------------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Este proyecto busca mejorar el entorno de la calle Los Seminaristas en el tramo frente al Parque Gabriela con la ampliación de la bahía de estacionamiento en la vereda norte de la vialidad.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Los Seminaristas	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Concha y Toro - La Abadía
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	677,04	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	677,04	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

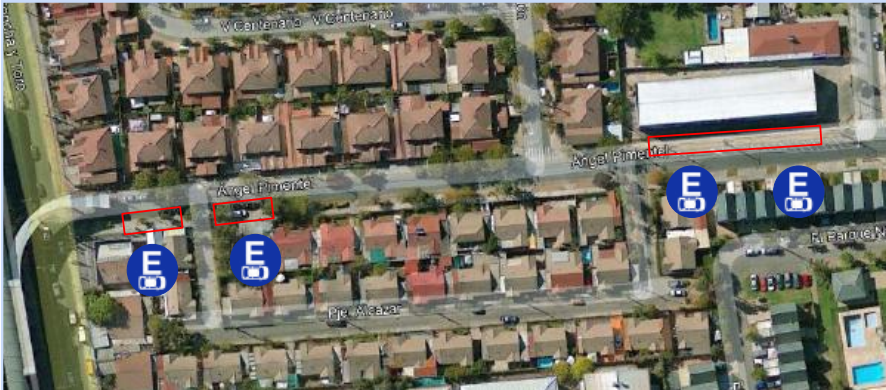
ESTACIONAMIENTOS GABRIELA OTE

ID: M079	SECTOR: 14 Y 17	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: ESTACIONAMIENTOS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca mejorar el entorno de avenida Gabriela Oriente con avenida Camilo Henríquez con la creación de una bahía de estacionamiento junto a la vereda norte de la calle por donde hay un cruce peatonal, trasladando este último hacia el oriente y mejorando su cruce hacia el Colegio el Sembrador
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Gabriela Oriente	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Los Clarines - Las Hortensias
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	451,29	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	451,29	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

ESTACIONAMIENTOS ANGEL PIMENTEL

ID: M080	SECTOR: 14	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: ESTACIONAMIENTOS
--------------------	----------------------	---	----------------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Este proyecto busca mejorar el entorno de la calle Angel Pimentel, tramo desde el Acceso al Metro hasta Carlos Aguirre Luco con la construcción de bahías de estacionamiento en ambas veredas de la calle y señalización, según corresponda.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Angel Pimentel	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Carlo Aguirre Luco - Concha y Toro
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	677,84	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	677,84	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

ESTACIONAMIENTOS JOSE MANUEL IRARRAZAVAL E IGNACIO DOMEYKO

ID: M081	SECTOR: 09	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: ESTACIONAMIENTOS	
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO		2. DESCRIPCIÓN		
		Este proyecto busca mejorar el entorno de José Manuel Irarrázaval frente al Colegio belén con la construcción de 2 bahías de estacionamiento junto a la vereda		
3. ETAPA DE EJECUCIÓN				
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	José Manuel Irarrázaval - Ignacio Domeyko			
ETAPAS	—			
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—		
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	171,65		
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	171,65		
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial			

ESTACIONAMIENTOS SARGENTO MENADIER

ID: M082	SECTOR: 06	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: ESTACIONAMIENTOS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Este proyecto busca mejorar el entorno de avenida Sargento Menadier en su tramo frente al Colegio Nueva Creación con la construcción de bahías de estacionamiento frente al establecimiento
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Av Sargento Menadier	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Mariano Latorre - Vicente Pérez Rosales
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	274,53	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	274,53	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

ESTACIONAMIENTOS EJÉRCITO LIBERTADOR

ID: M083	SECTOR: 16	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: ESTACIONAMIENTOS
--------------------	----------------------	---	----------------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Este proyecto busca mejorar el entorno de avenida Ejército Libertador frente a Sala Cuna y Jardín Infantil Los Robles con la construcción de 1 bahía de estacionamiento junto a la vereda

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Ejército Libertador	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Bahía Fitz Roy - Omar Herrera Gutierrez
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	288,39	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	288,39	
OBJETIVO	1.Mejorar la conectividad y operatividad vial		

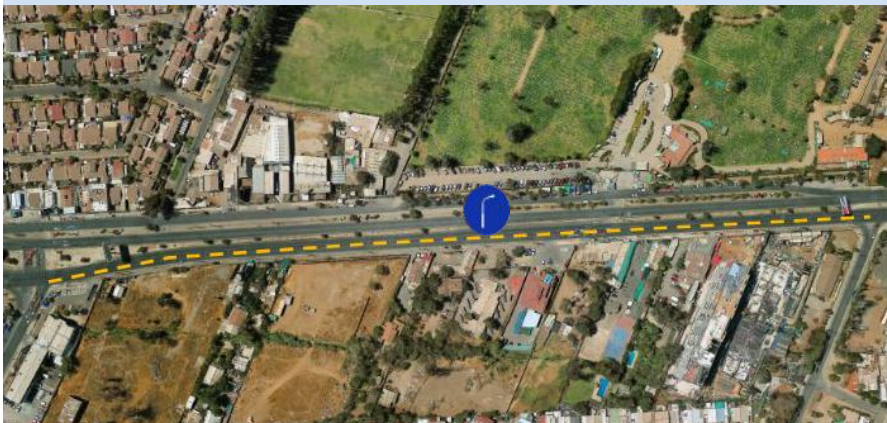
PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

ALUMBRADO PÚBLICO



LUMINARIAS CAMILO HENRIQUEZ

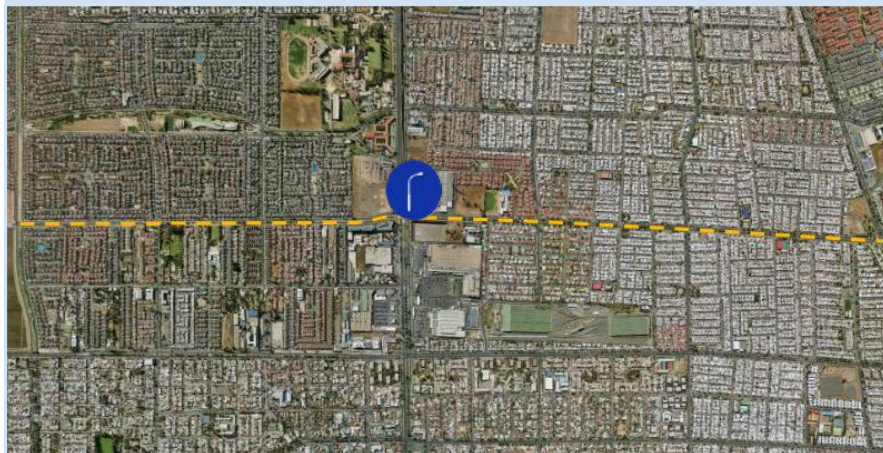
ID: M084	SECTOR: 18	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: LUMINARIAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Considerando la insuficiente iluminación en la caletera oriente de avenida Camilo Henríquez tramo entre calle San Jorge y avenida San José de la Estrella, se propone la instalación de Luminarias led.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Camilo Henríquez (Caletera Oriente)	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	San José de la Estrella - San Jorge,
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	689,81	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal 4. Recuperación de Espacios Públicos		

LUMINARIAS CANAL TRONCAL LAS TORRES					
ID: M085	SECTOR: 10	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA		SUBTIPO: LUMINARIAS	
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN		
			Considerando la insuficiente iluminación en la avenida Las Torres entre avenida Camilo Henríquez y avenida Tobalaba se propone entre las mejoras del espacio público, la instalación de Luminarias led peatonales.		
3. ETAPA DE EJECUCIÓN					
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Canal Troncal Las Torres	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)			Camilo Henríquez - Tobalaba
ETAPAS	-				
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	-			
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	-			
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	1.282,09			
OBJETIVO		2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal 4. Recuperación de Espacios Públicos			

LUMINARIAS SAN CARLOS

ID: M086	SECTOR: 09, 13 Y 14	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: LUMINARIAS
--------------------	------------------------	---	---------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



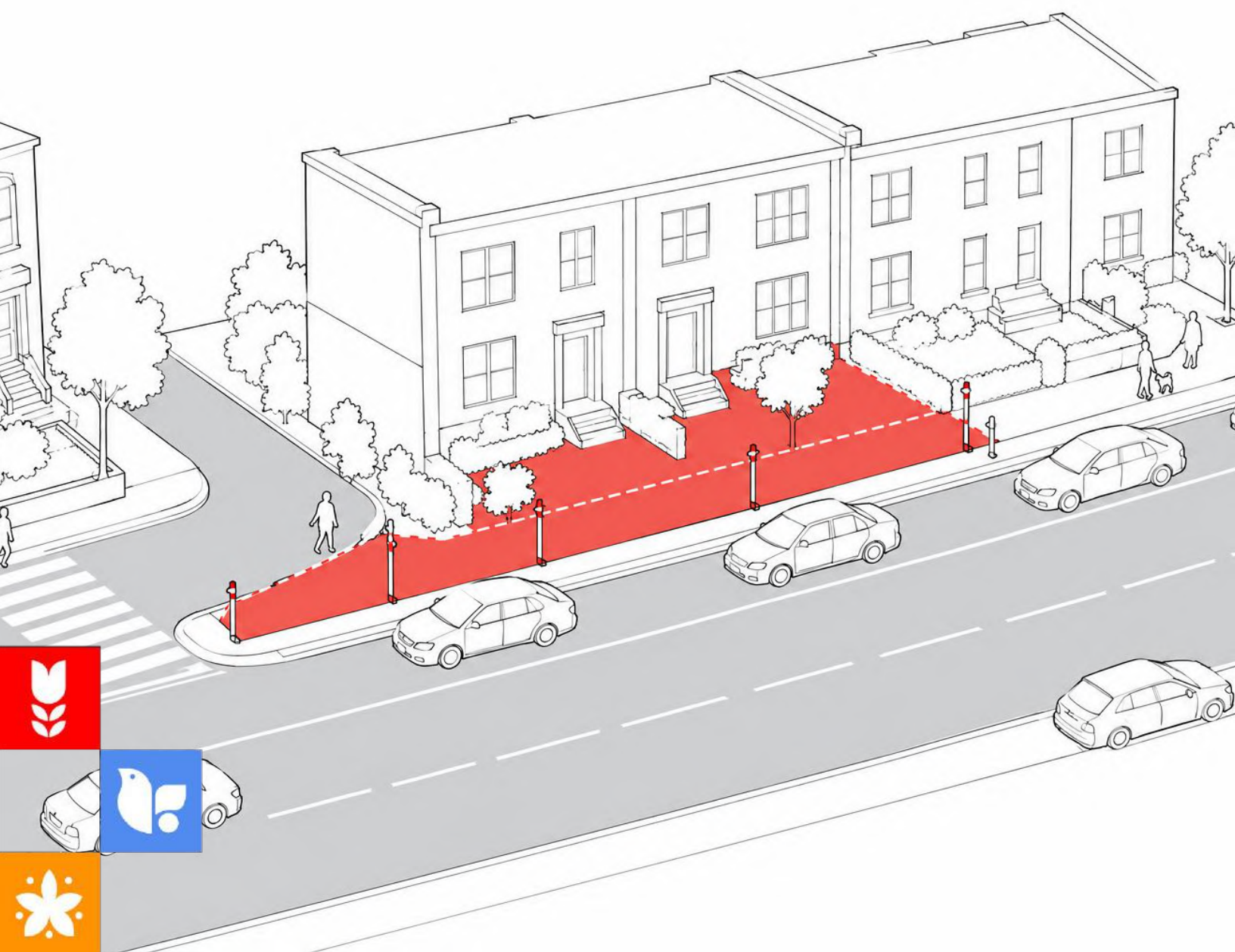
2. DESCRIPCIÓN

Considerando la insuficiente iluminación en la avenida San Carlos entre avenida Ejército Libertador y avenida México se propone entre las mejoras del espacio público, la instalación de Luminarias led peatonales.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	San Carlos	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Ejército Libertador - México
ETAPAS	—		
MONTO DISEÑO (A)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (ABRIL/2026)	—	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	8.208,17	
OBJETIVO	2. Potenciar la integración de la red de movilidad comunal 4. Recuperación de Espacios Públicos		

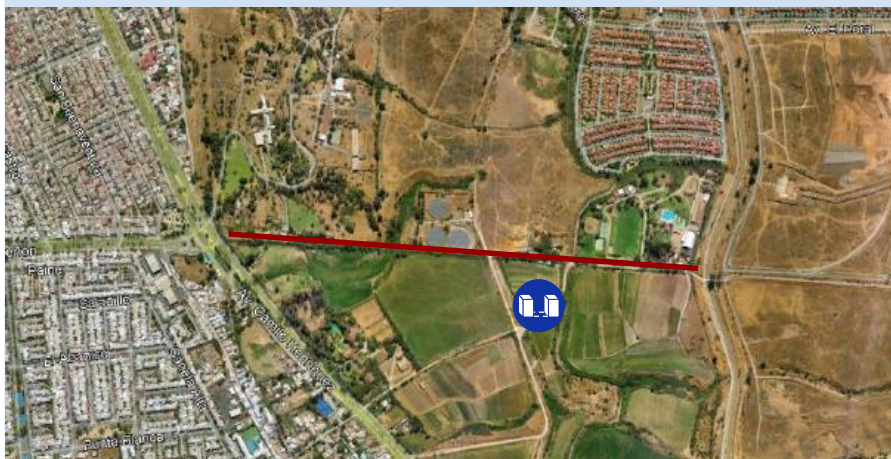
EXPROPIACIONES



EXPROPIACIÓN AVENIDA EL PEÑÓN

ID: M127	SECTOR: 18	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: EXPROPIACIÓN
--------------------	---------------	---	------------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Expropiación de terrenos afectos por la apertura de la Av. El Peñón tramo entre Av. Camilo Henríquez y Av Canal la Luz; de acuerdo a lo establecido por el instrumento de planificación respectivo.

La expropiación permitirá contar con la franja afecta a utilidad pública para la ejecución de la obras viales.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	El Peñón	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Camilo Henríquez - Canal la Luz
ETAPAS	—		
MONTO EXPROPIACIÓN (A)	UF (ABRIL/2026)	117.879	
MONTO PROYECTO (B)	UF (ABRIL/2026)	62.137	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	180.016	
OBJETIVO	—		

EXPROPIACIÓN AVENIDA SAN CARLOS

ID: M128	SECTOR: 12	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: EXPROPIACIÓN
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			Expropiación de terrenos afectos por la apertura de la Av. San Carlos tramo entre Av. Acceso Sur y Chiloé; de acuerdo a lo establecido por el instrumento de planificación respectivo. La expropiación permitirá contar con la franja afecta a utilidad pública para la ejecución de la obras viales.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	San Carlos	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Acceso Sur - Chiloé
ETAPAS	-		
MONTO EXPROPIACIÓN (A)	UF (ABRIL/2026)	8.758	
MONTO PROYECTO (B)	UF (ABRIL/2026)	15.553	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	24.311	
OBJETIVO	-		

EXPROPIACIÓN AVENIDA ARTURO PRAT

ID: M129	SECTOR: 06	TIPO: MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA	SUBTIPO: EXPROPIACIÓN
--------------------	----------------------	---	------------------------------

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO



2. DESCRIPCIÓN

Expropiación de terrenos afectos por la apertura de la Av. Arturo Prat tramo entre Av. Eyzaguirre y Avenida Balmaceda; de acuerdo a lo establecido por el instrumento de planificación respectivo.

La expropiación permitirá contar con la franja afecta a utilidad pública para la ejecución de las obras viales.

3. ETAPA DE EJECUCIÓN

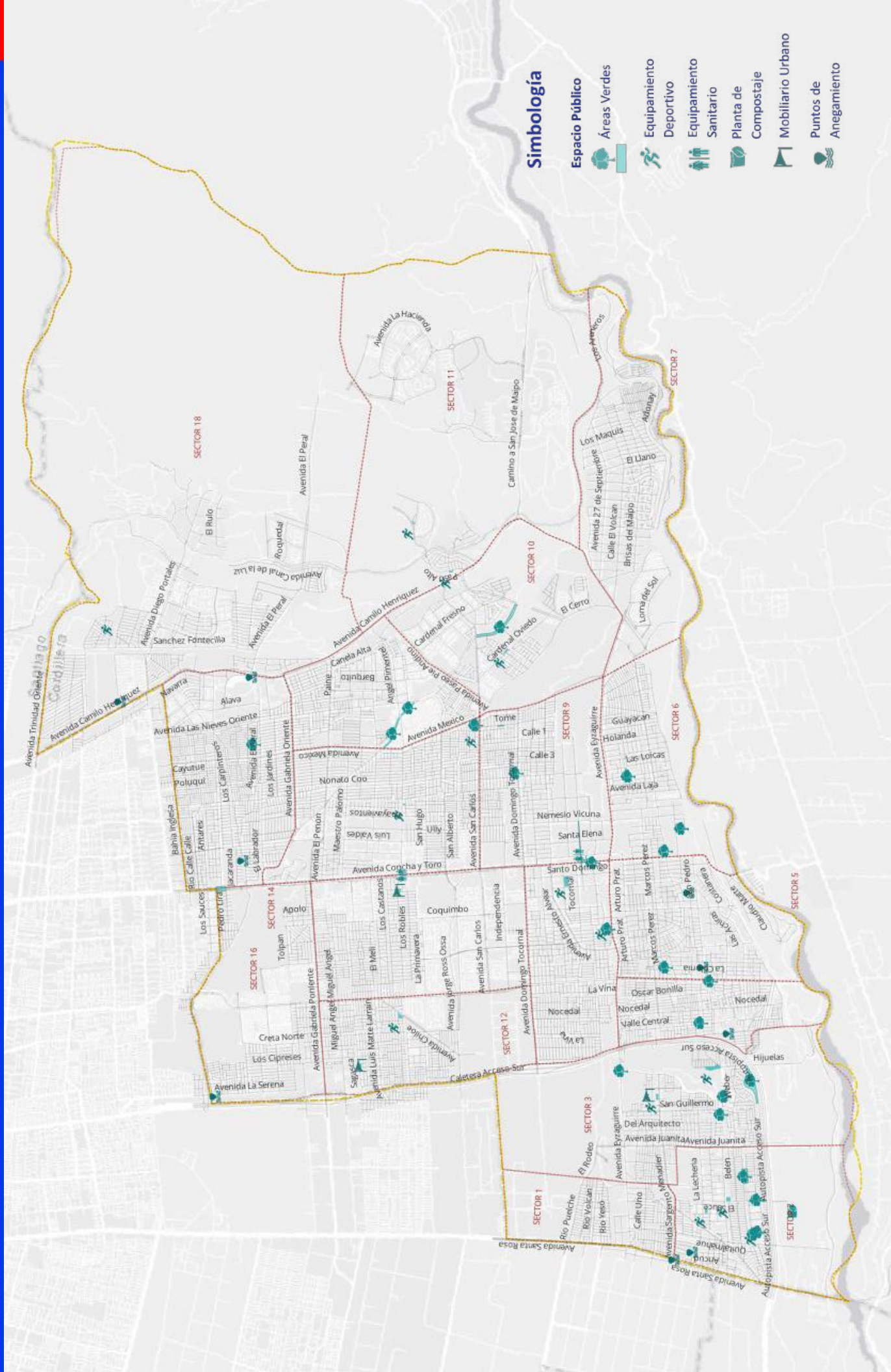
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Arturo Prat	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Eyzaguirre - Balmaceda
ETAPAS	—		
MONTO EXPROPIACIÓN (A)	UF (ABRIL/2026)	25.766	
MONTO PROYECTO (B)	UF (ABRIL/2026)	6.848	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (ABRIL/2026)	32.614	
OBJETIVO	—		

5.2 Listado de Proyectos de Espacio Público

Cartera preliminar priorizada

ID	SUBTIPO	NOMBRE DE PROYECTO	VIALIDAD O ÁREA VERDE	PRIORIDAD	RANKING
E087	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	CONSTRUCCIÓN DE BANDEJÓN DE JOSÉ LUIS PEZOA	JOSE LUIS PEZOA	Media Alta	36
E088	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO PLAZA VALLE CENTRAL	VALLE CENTRAL	Media Alta	30
E089	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO PLAZA DE NEVADOS DEL MAIPO	DOMINGO TOCORNAL	Media	60
E090	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO PLAZA DE CASA DE SAN GUILLERMO II	LA VENDIMIA	Media Alta	36
E091	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO DE PARQUE POBLACIÓN MARTA BRUNET - TRAMO 1	RELOJ DEL SOL	Media Alta	36
E092	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO DE PARQUE POBLACIÓN MARTA BRUNET - TRAMO 2	AGUA ABAJO	Media Alta	36
E093	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO PARQUE EL SAUCE	EL SAUCE	Media Alta	36
E094	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO PARQUE VILLA ALTOS DE MAIPO	RIO MIAHUE	Media Alta	36
E095	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	PLAZA TRANSITORIA DE PUENTE ALTO	PLAZA DE PUENTE ALTO	Media	60
E096	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO DE PLATABANDA EYZAGUIRRE / RODEO	EYZAGUIRRE - EL RODEO	Alta	22
E097	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO ÁREA VERDE DE CHARLES ARÁNGUIZ	CHARLES ARÁNGUIZ	Media	72
E098	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO ÁREA VERDE DE ANDES SUR VI Y VII	PUERTO BALTMORE	Media	72
E099	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO DE PLAZA VILLA INDEPENDENCIA	MARCOS PEREZ	Media Alta	36
E100	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	ÁREA VERDE PUERTO VELERO	PUERTO VELERO	Media	72
E101	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	BANDEJÓN CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO - TRAMO 1	CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO	Media	60
E102	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	BANDEJÓN CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO - TRAMO 2	CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO	Media	60
E103	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO ÁREA VERDE CERRITO ARRIBA	SAN CARLOS	Media	60
E104	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO PLAZA PATRIA NUEVA	EJÉRCITO LIBERTADOR	Alta	22
E105	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO ÁREA VERDE LA VENDIMIA	LA VENDIMIA	Media Alta	36
E106	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV	MEJORAMIENTO PLAZA LOS LOROS	NONATO COO	Media	60
E107	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO	MULTICANCHA CERRO MIRADOR	SAN CARLOS	Media Alta	32
E108	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO	SKATEPARK PLAZA MATTE	TOCORNAL GREZ - GANDARILLAS	Media	70
E109	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO	MULTICANCHA CARDENAL OVIEDO	CARDENAL OVIEDO	Media Baja	78
E110	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE AV	PISTA DE PATINAJE PASO ALTO OTE	PASO ALTO ORIENTE	Baja	132
E111	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO	MULTICANCHA SANTA RAQUEL	SANTA RAQUEL	Media Baja	78
E112	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO	CIRCUITO SOCIAL Y DEPORTIVO PASO ALTO OTE	PASO ALTO ORIENTE	Media Baja	78
E113	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO	CIRCUITO SOCIAL DEPORTIVO LAS PERDICES	LAS PERDICES	Media	70
E114	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO DEPORTIVO PLAZA VILLA LA FORESTA	CHILOE	Media Alta	32
E116	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO DEPORTIVO VILLA COSTA AZUL	ISLA DAMAS	Media Alta	47
E117	INSTALACION DE SERVICIOS HIGIENICOS EN ESPACIO PÚBLICO	MÓDULOS DE BAÑOS PÚBLICOS - PLAZA PUENTE ALTO	PLAZA DE PUENTE ALTO	Media	58
E118	INSTALACION DE SERVICIOS HIGIENICOS EN ESPACIO PÚBLICO	MÓDULOS DE BAÑOS PÚBLICOS - METRO PROTECTORA DE LA INFANCIA	METRO PROTECTORA DE LA INFANCIA	Baja	113
E119	AGUAS LLUVIAS	PUNTO DE ANEGAMIENTO EL PERAL	EL PERAL	Baja	128
E120	AGUAS LLUVIAS	PUNTO DE ANEGAMIENTO SAN PEDRO	SAN PEDRO	Media Baja	93
E122	AGUAS LLUVIAS	PUNTO DE ANEGAMIENTO RAMÓN BARROS LUCO	RAMON BARROS LUCO	Media Baja	93
E123	AGUAS LLUVIAS	PUNTO DE ANEGAMIENTO LA SERENA	LA SERENA	Media	55
E124	AGUAS LLUVIAS	PUNTO DE ANEGAMIENTO LA SERENA CON SAN ISIDRO	LA SERENA	Alta	20
E125	AGUAS LLUVIAS	PUNTO DE ANEGAMIENTO CAMILO HENRIQUEZ	CAMILO HENRIQUEZ	Baja	128

Notas: (1) "AV" en la columna SUBTIPO corresponde a la abreviatura de área verde, según el archivo de origen. (2) Los registros se transcriben en el mismo orden del archivo fuente. (3) Fuente: archivo "EEPP.xlsx", hoja "Cartera por priorizar" (39 proyectos).



PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA ESPACIOS PÚBLICOS

CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE ÁREAS VERDES



CONSTRUCCIÓN DE BANDEJÓN DE JOSÉ LUIS PEZOA			
ID: E087	SECTOR: 06	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV BANDEJÓN
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 1.575 m2 Construcción de Área Verde Platabanda Jose Luis Pezoa con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Jose Luis Pezoa	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Bernardo O'Higgins - Camino Internacional
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	7.878	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	7.878	
OBJETIVO		3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos	

MEJORAMIENTO PLAZA VALLE CENTRAL					
ID: E088		SECTOR: 04		TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO					2. DESCRIPCIÓN
					SUPERFICIE: 796 m2 Mejoramiento Área Verde Valle Central con San Pedro con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN					
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Valle Central		TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Volcán Maipo - San Pedro
ETAPAS		-			
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)		-	
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)		4.232,73	
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)		4.232,73	
OBJETIVO			3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos		

MEJORAMIENTO PLAZA DE NEVADOS DEL MAIPO			
ID: E089	SECTOR: 09	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 1.667 m2 Mejoramiento Área Verde Domingo Tocornal con Nonato Coó con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Domingo Tocornal	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Nonato Coó - Domingo Tocornal
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	8.465,45	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	8.465,45	
OBJETIVO		3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos	

MEJORAMIENTO PLAZA DE CASA DE SAN GUILLERMO II			
ID: E090	SECTOR: 03	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO		2. DESCRIPCIÓN	
		SUPERFICIE: 6.508 m2 Mejoramiento Área Verde La Vendimia con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.	
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	La Vendimia	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Hijuelas - La Ramada
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	8.465,45	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	8.465,45	
OBJETIVO	3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos		

MEJORAMIENTO DE PARQUE POBLACIÓN MARTA BRUNET - TRAMO 1			
ID: E091	SECTOR: 02	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 2.451 m2 Mejoramiento Área Verde Reloj de Sol con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Reloj del Sol	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Quitalmahue - Flor de Quillón
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	8.465,45	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	8.465,45	
OBJETIVO		3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos	

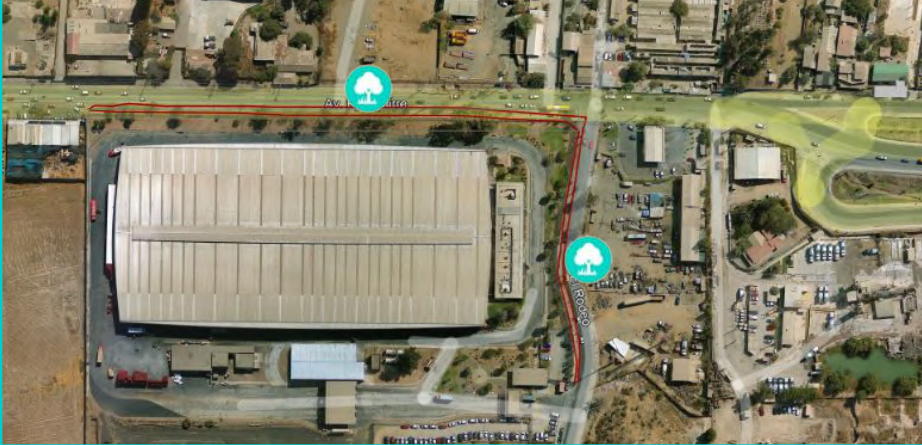
MEJORAMIENTO DE PARQUE POBLACIÓN MARTA BRUNET - TRAMO 2

ID: E092	SECTOR: 02	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 2.136 m2 Mejoramiento de Área Verde Aguas Abajo con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Agua Abajo	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Montaña Abajo - Amasijo
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	8.544	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	8.544	
OBJETIVO		3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos	

MEJORAMIENTO PARQUE EL SAUCE			
ID: E093	SECTOR: 02	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 2.387 m² Mejoramiento Parque El Sauce con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	El Sauce	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Reloj de Sol - Acceso Sur
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	9.548	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	9.548	
OBJETIVO		3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos	

MEJORAMIENTO PARQUE VILLA ALTOS DE MAIPO				
ID: E094	SECTOR: 02	TIPO: ESPACIO PÚBLICO		SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO				2. DESCRIPCIÓN
				SUPERFICIE: 2.527 m2 Mejoramiento Área Verde Río Maihue con Río Loira con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN				
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Río Maihue	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Río Loira - Río Cochiguas
ETAPAS		-		
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)	15.161	
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)	15.161	
OBJETIVO		3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos		

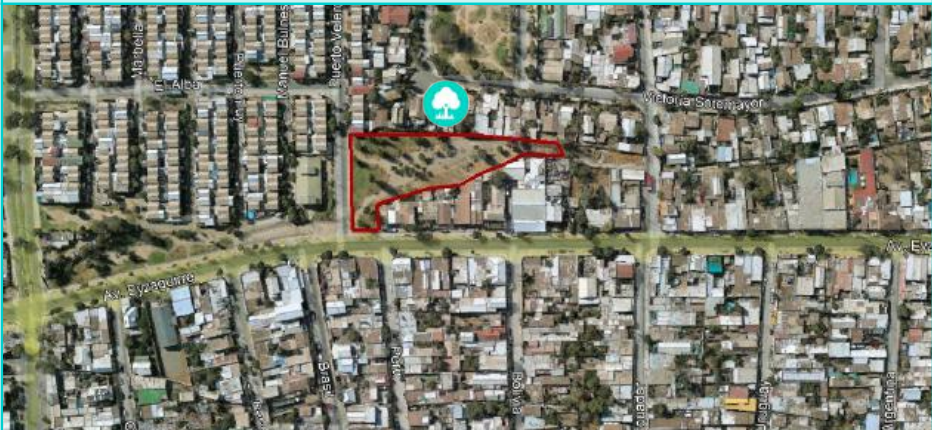
PLAZA TRANSITORIA DE PUENTE ALTO				
ID: E095	SECTOR: 09	TIPO: ESPACIO PÚBLICO		SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO				2. DESCRIPCIÓN
				SUPERFICIE: 2.136 m2 Construcción Plaza Transitoria de Puente Alto, consolidar área que queda fuera de las instalaciones de faena de la construcción de Línea 9 del Metro (Temporal 5 años).
3. ETAPA DE EJECUCIÓN				
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Plaza de Puente Alto	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Entre Balmaceda, Jose Luis Coo, Concha y Toro y C. Manuel Rodriguez
ETAPAS		-		
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)	17.088	
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)	17.088	
OBJETIVO		3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos		

MEJORAMIENTO DE PLATABANDA EYZAGUIRRE / RODEO			
ID: E096	SECTOR: 03	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLATABANDA
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 1.547m² Mejoramiento Área Verde Platabanda avenida Eyzaguirre y el Rodeo con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Eyzaguirre - El Rodeo	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Eyzaguirre - El Rodeo
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	3.779,22	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	3.779,22	
OBJETIVO		3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos	

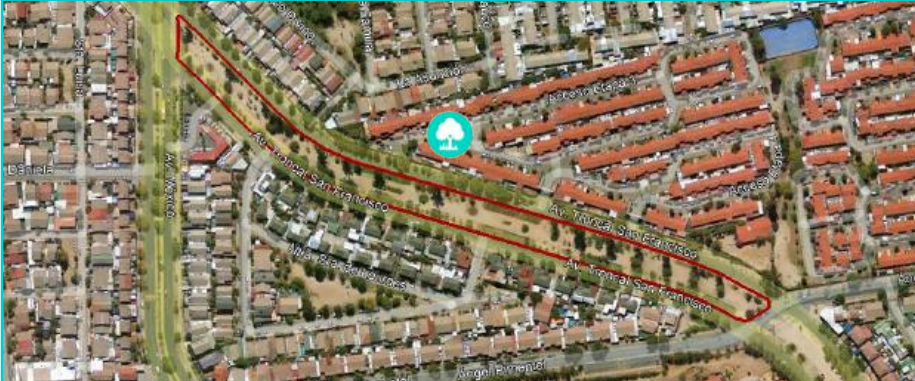
MEJORAMIENTO ÁREA VERDE DE CHARLES ARÁNGUIZ					
ID: E97		SECTOR: 06		TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO					2. DESCRIPCIÓN
					SUPERFICIE: 2.652 m2 Mejoramiento Área Verde en avenida Charles Aránguiz con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN					
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Charles Aránguiz		TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Concha y Toro - Mariano La Torre
ETAPAS		-			
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)		-	
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)		8.465,45	
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)		8.465,45	
OBJETIVO			3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos		

MEJORAMIENTO ÁREA VERDE DE ANDES SUR VI Y VII			
ID: E98	SECTOR: 17	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 2.063 m² Mejoramiento Área Verde en Calle Pto Baltimore entre Toronto y Rosita Renard con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Puerto Baltimore	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Toronto - Rosita Renard
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	8.465,45	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	8.465,45	
OBJETIVO		3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos	

MEJORAMIENTO DE PLAZA VILLA INDEPENDENCIA				
ID: E99	SECTOR: 05	TIPO: ESPACIO PÚBLICO		SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO				2. DESCRIPCIÓN
				SUPERFICIE: 1.235 m2 Mejoramiento Área Verde en Calle Marcos Pérez entre Almirante Latorre y Lautaro con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN				
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Marcos Pérez		TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Almirante Latorre - Lautaro
ETAPAS	-			
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)		-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)		3.850	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)		3.850	
OBJETIVO		3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos		

ÁREA VERDE PUERTO VELERO			
ID: E100	SECTOR: 08	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 3.829 m2 Mejoramiento Área Verde Puerto Velero con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Puerto Velero	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	El Alba - Eyzaguirre
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	3.850	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	3.850	
OBJETIVO	3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos		

BANDEJÓN CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO - TRAMO 1					
ID: E101		SECTOR: 15		TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV BANDEJÓN
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO					2. DESCRIPCIÓN
					SUPERFICIE: 5.344 m2 Mejoramiento Área Verde en Bandejón Canal Troncal San Francisco entre avenida Las Nieves Oriente y Ángel Pimentel con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN					
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Canal Troncal San Francisco		TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Las Nieves Oriente - Ángel Pimentel
ETAPAS		-			
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)		-	
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)		3.850	
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)		3.850	
OBJETIVO			3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos		

BANDEJÓN CANAL TRONCAL SAN FRANCISCO - TRAMO 2			
ID: E102	SECTOR: 15	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV BANDEJÓN
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 9.710 m2 Mejoramiento Área Verde en Bandejón Canal Troncal San Francisco entre avenida México y Ángel Pimentel con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Canal Troncal San Francisco	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	México - Ángel Pimentel
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	3.850	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	3.850	
OBJETIVO	3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos		

MEJORAMIENTO ÁREA VERDE CERRITO ARRIBA					
ID: E103		SECTOR: 14		TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO					2. DESCRIPCIÓN
					SUPERFICIE: 10.427 m2 Mejoramiento complementario de Área Verde Cerro Mirador en avenida San Carlos con avenida México con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente. NOTA: Proyecto E107 de esta cartera de proyectos, ya considera mejoramiento de esta cancha, por lo cual se descuenta su superficie.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN					
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		San Carlos		TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Cerro Castillo - México
ETAPAS		-			
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)		-	
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)		3.850	
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)		3.850	
OBJETIVO			3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos		

MEJORAMIENTO PLAZA PATRIA NUEVA			
ID: E104	SECTOR: 04	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 1.291 m2 Mejoramiento Área Verde Plaza Patria Nueva entre Ejército Libertador y Patria Nueva con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Ejército Libertador	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Ejército Libertador - Patria Nueva
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	3.850	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	3.850	
OBJETIVO	3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos		

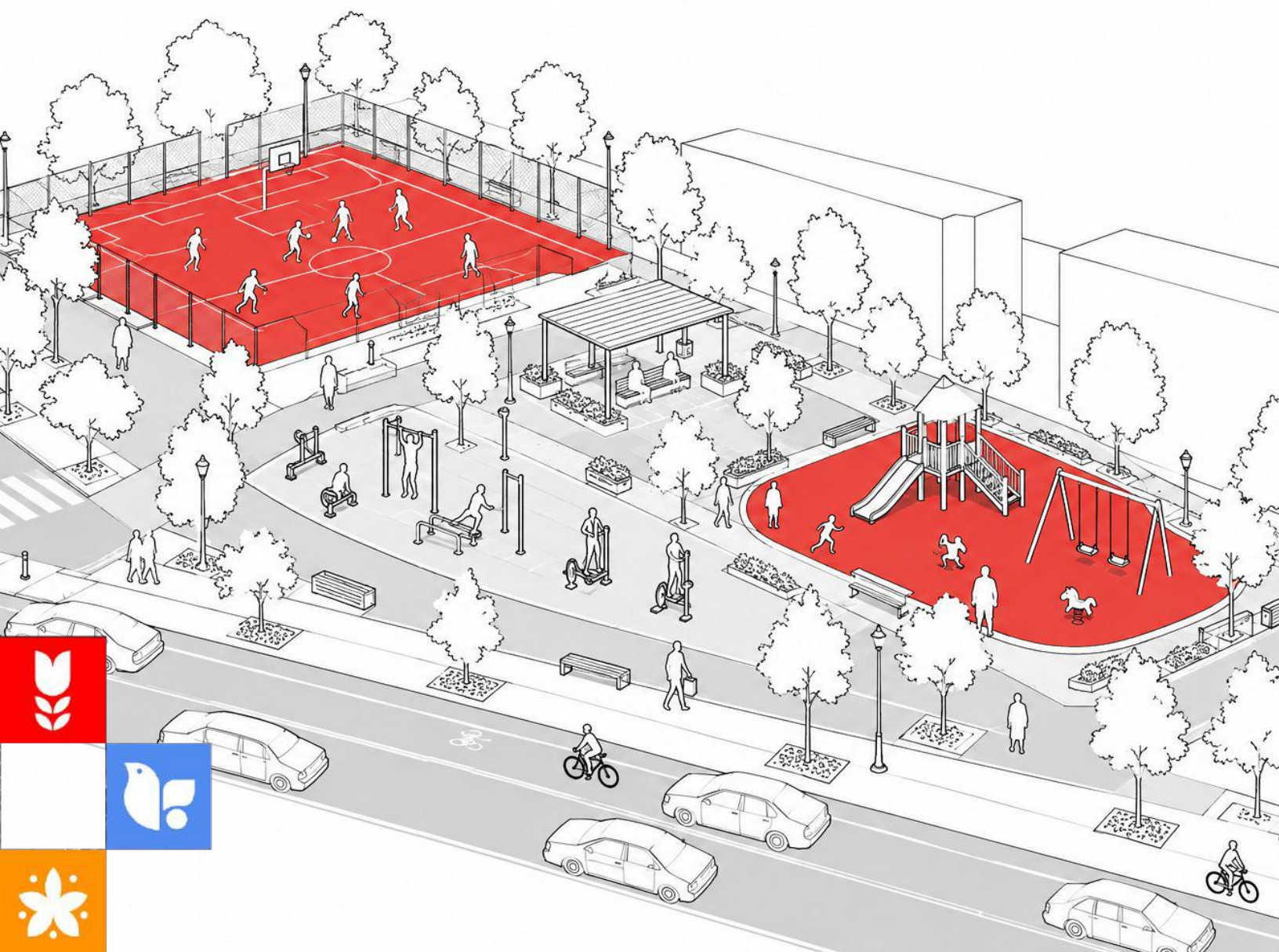
MEJORAMIENTO ÁREA VERDE LA VENDIMIA			
ID: E105	SECTOR: 03	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 600 m2 Mejoramiento Área Verde por la Vendimia con La Topeadura con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	La Vendimia	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	La Topeadura - Tambo Quemado
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	6.000	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	6.000	
OBJETIVO		3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos	

MEJORAMIENTO PLAZA LOS LOROS			
ID: E106	SECTOR: 06	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE AV PLAZAS
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 12,187 m2 Mejoramiento Área Verde Plaza Los Loros por Nonato Coo con pavimentos, mobiliario y vegetación según normativa vigente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Nonato Coo	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Las Caturras - Los Cóndores - Los Loros - Los Loros
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	15,000	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	15,000	
OBJETIVO		3. Aumentar y mejorar áreas verdes 4. Recuperación de espacios públicos	

PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA ESPACIOS PÚBLICOS

CREACIÓN Y MEJORAMIENTO DE EQUIPAMIENTOS



MULTICANCHA CERRO MIRADOR				
ID: E107	SECTOR: 14	TIPO: ESPACIO PÚBLICO		SUBTIPO: MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO				2. DESCRIPCIÓN
				SUPERFICIE: 651 m2 Mejoramiento de Multicancha (cubierta y entorno) en Cerro Mirador por avenida San Carlos y Cerro Castillo.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN				
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		San Carlos	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Cerro Castillo - México
ETAPAS		-		
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)	2.223	
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)	2.223	
OBJETIVO		4. Recuperación de espacios públicos		

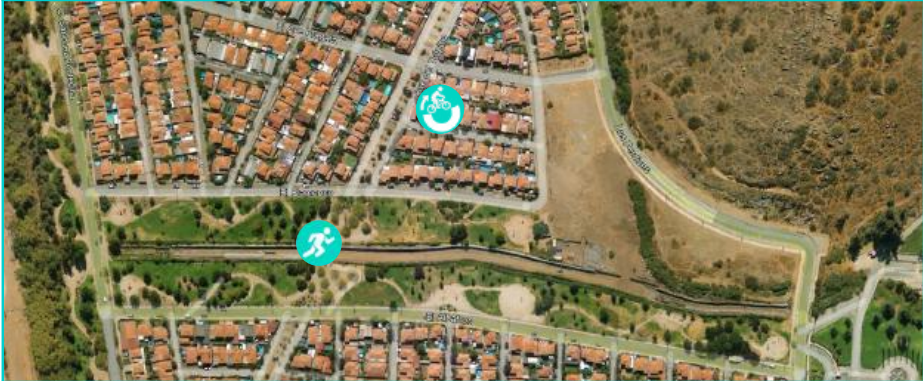
SKATEPARK PLAZA MATTE			
ID: E108	SECTOR: 08	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 6.533 m2 Mejoramiento de Skatepark en Plaza Matte, frente a Tocornal Grez con Gandarillas, además se propone instalar calistenia, retirar rucos e instalar luminarias.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Gandarillas	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Tocornal Grez - Santo Domingo
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	8.878,51	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	8.878,51	
OBJETIVO		4. Recuperación de espacios públicos	

MULTICANCHA CARDENAL OVIEDO			
ID: E109	SECTOR: 08	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 1.529 Construcción de Multicancha frente a calle Cardenal Oviedo.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Cardenal Oviedo	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Camino Real - Los Encomenderos Sur
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	2.937,46	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	2.937,46	
OBJETIVO	4. Recuperación de espacios públicos		

PISTA DE PATINAJE PASO ALTO OTE			
ID: E110	SECTOR: 11	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: MEJORAMIENTO Y CREACIÓN DE EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 2.132 m2 Construcción de pista de patinaje frente a calle Paso Alto Oriente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Paso Alto Oriente	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Glaciar Marmolejo - Cerro Polleras
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	2.937,46	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	2.937,46	
OBJETIVO		4. Recuperación de espacios públicos	

MULTICANCHA SANTA RAQUEL					
ID: E111		SECTOR: 08		TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: MEJORAMIENTO Y CREACIÓN DE EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO					2. DESCRIPCIÓN
					SUPERFICIE: Construcción de multicancha en Santa Raquel entre las Calles San Juan, El Avellano y Angel Pimentel
3. ETAPA DE EJECUCIÓN					
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		SANTA RAQUEL		TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	San Juan - El Avellano
ETAPAS		-			
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)		-	
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)		2.937,46	
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)		2.937,46	
OBJETIVO				4. Recuperación de espacios públicos	

CIRCUITO SOCIAL Y DEPORTIVO PASO ALTO OTE			
ID: E112	SECTOR: 11	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: MEJORAMIENTO Y CREACIÓN DE EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 900 m2 El proyecto contempla la construcción de un circuito social y deportivo en un sitio eriazos correspondiente a un terreno de equipamiento para los vecinos de la villa Paso Alto.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Av Paso Alto Oriente	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Loma Redonda 7 Sur - Cerro Techo
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	8.485,06	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	8.485,06	
OBJETIVO		4. Recuperación de espacios públicos	

CIRCUITO SOCIAL DEPORTIVO LAS PERDICES			
ID: E113	SECTOR: 14	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: MEJORAMIENTO Y CREACIÓN DE EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 1.100 m2 Construcción de un Circuito Deportivo entre las vías Santa Rosa del Peral y Albatros.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Las Perdices	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Santa Rosa del Peral - Albatros
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	8.053,57	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	8.053,57	
OBJETIVO		4. Recuperación de espacios públicos	

EQUIPAMIENTO DEPORTIVO PLAZA VILLA LA FORESTA			
ID: E114	SECTOR: 12	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: MEJORAMIENTO Y CREACIÓN DE EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: Construcción de equipamiento deportivo con máquinas de ejercicio en Plaza Villa la Foresta.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Chiloé	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Los Papiros - Los Girasoles
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	7.101,81	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	7.101,81	
OBJETIVO	4. Recuperación de espacios públicos		

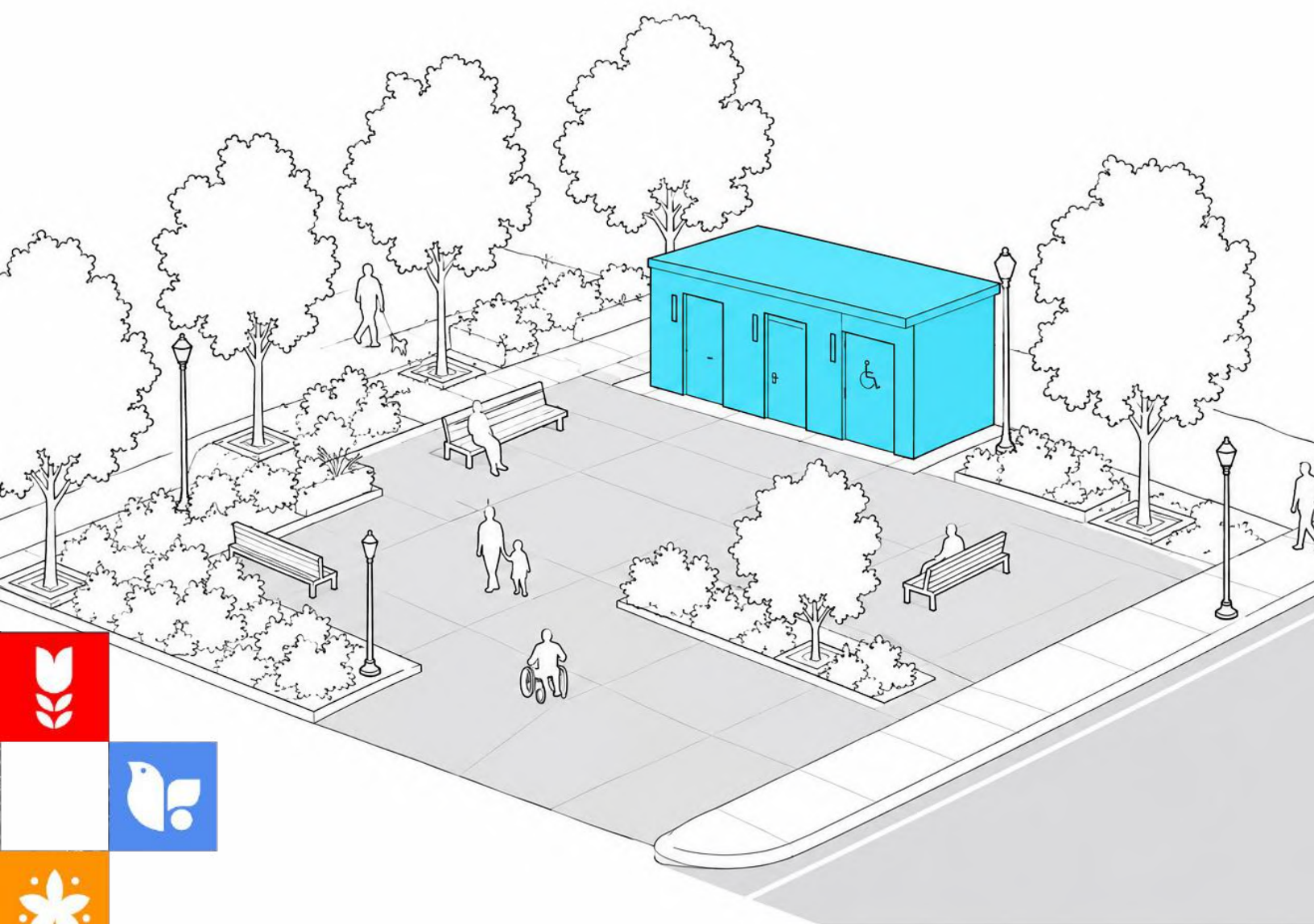
EQUIPAMIENTO DEPORTIVO VILLA COSTA AZUL				
ID: E116	SECTOR: 03	TIPO: ESPACIO PÚBLICO		SUBTIPO: MEJORAMIENTO Y CREACIÓN DE EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO				2. DESCRIPCIÓN
				SUPERFICIE: 4.024 Creación de equipamiento deportivo con mobiliario y pavimentos según normativa vigente en villa Costa Azul.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN				
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Isla Damas	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	San Pedro - Abanico
ETAPAS		-		
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)	12.583,70	
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)	12.583,70	
OBJETIVO			4. Recuperación de espacios públicos	

PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA ESPACIOS PÚBLICOS



MÓDULO MULTISERVICIOS COMUNITARIOS Y DE ACOMPAÑAMIENTO TERRITORIAL



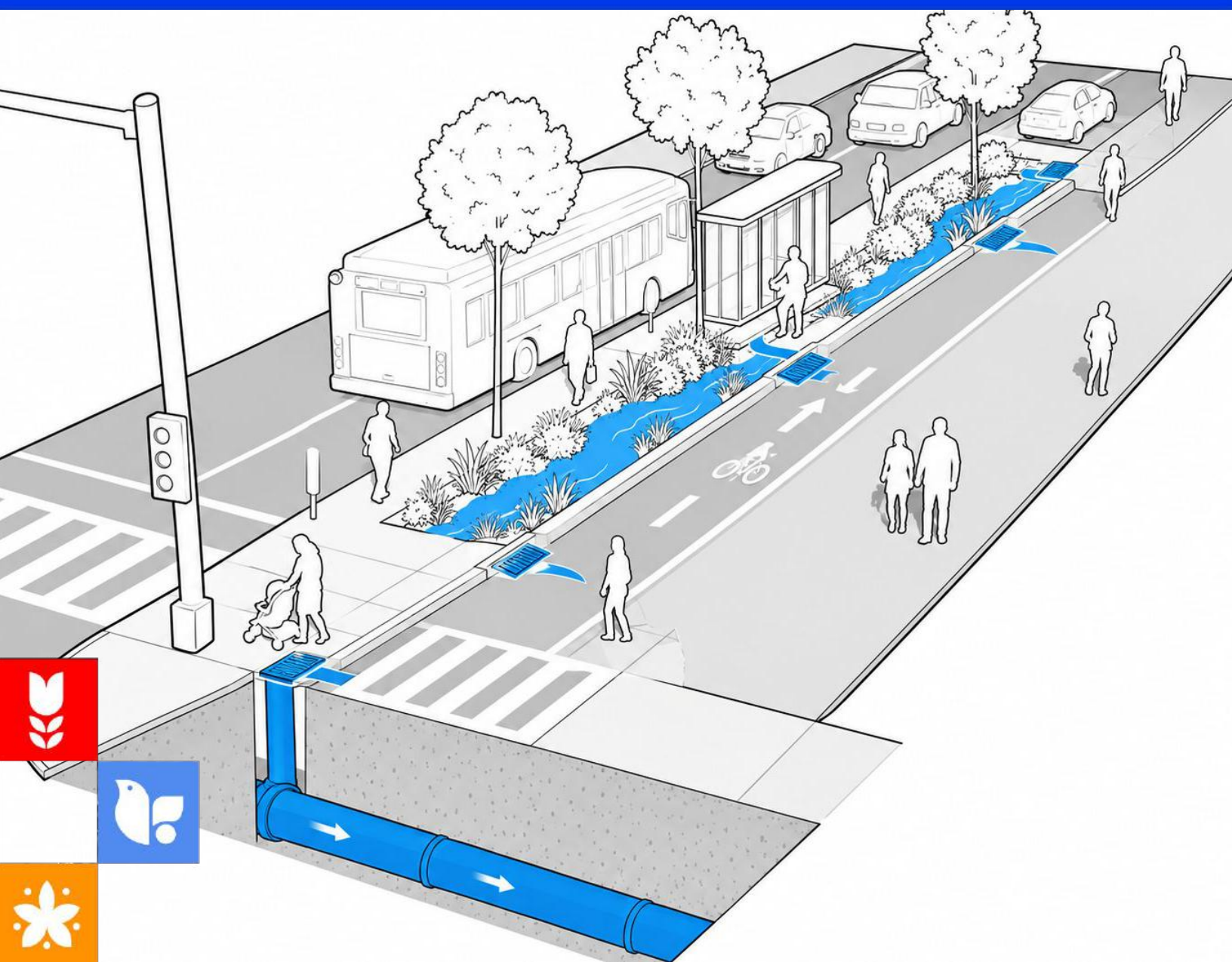
MÓDULO MULTI SERVICIO COMUNITARIO Y ACOMPAÑAMIENTO TERRITORIAL - PLAZA PUENTE ALTO			
ID: E117	SECTOR: 09	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: INST. DE SERVICIOS HIGIÉNICOS EN ESPACIO PUBL. SANITARIO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 120 m2 Módulos Funcionales de Baños Públicos y Esparcimiento, Plaza de Puente Alto
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Plaza de Puente Alto	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Entre Balmaceda, Jose Luis Coe, Concha y Toro y C. Manuel Rodríguez
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	12.345,45	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	12.345,45	
OBJETIVO		4. Recuperación de espacios públicos	

MÓDULO MULTISERVICIO COMUNITARIO Y ACOMPAÑAMIENTO TERRITORIAL - E. PROTECTORA DE LA INFANCIA			
ID: E118	SECTOR: 09	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: INST. DE SERVICIOS HIGIÉNICOS EN ESPACIO PUBL. SANITARIO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			SUPERFICIE: 370 m2 Módulos Funcionales de Baños Públicos y Esparcimiento para la Estación de la Plaza de Puente Alto de la Línea 4 del Metro.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Metro Protectora de la Infancia	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Concha y Toro - Ángel Pimentel
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	8.484,10	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	8.484,10	
OBJETIVO		4. Recuperación de espacios públicos	

PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA ESPACIOS PÚBLICOS

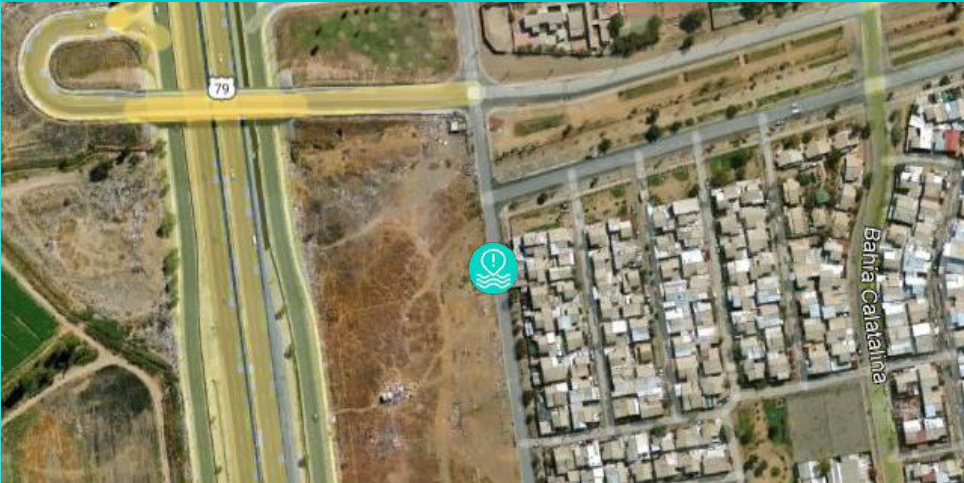
OBRAS DE AGUAS LLUVIAS



PUNTO DE ANEGAMIENTO EL PERAL			
ID: E119	SECTOR: 17	TIPO: AGUAS LLUVIAS	SUBTIPO: PUNTOS DE ANEGAMIENTO COLECTOR - SUMIDERO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			El proyecto considera una solución de Bypass del punto de anegamiento por avenida el Peral al área de escurrimiento con pendiente.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	El Peral	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Camilo Henríquez - Las Nieves Poniente
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	25.193,20	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	25.193,20	
OBJETIVO	1. Mejorar la conectividad y operatividad vial 4. Recuperación de espacios públicos		

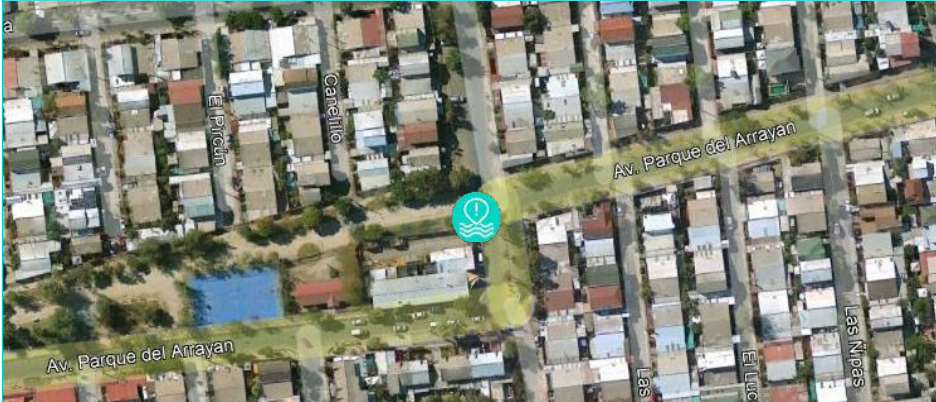
PUNTO DE ANEGAMIENTO SAN PEDRO			
ID: E120	SECTOR: 05	TIPO: AGUAS LLUVIAS	SUBTIPO: PUNTOS DE ANEGAMIENTO COLECTOR - SUMIDERO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			El proyecto considera aumentar sumideros con el objetivo de que exista mínimo uno cada 50 metros. Además se considera aumentar diámetro de sumideros de 200 a 400 mm.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	San Pedro	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Ejército Libertador - La Colonia
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	10.541,71	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	10.541,71	
OBJETIVO		1. Mejorar la conectividad y operatividad vial 4. Recuperación de espacios públicos	

PUNTO DE ANEGAMIENTO RAMÓN BARROS LUCO			
ID: E122	SECTOR: 05	TIPO: AGUAS LLUVIAS	SUBTIPO: PUNTOS DE ANEGAMIENTO POZOS DE INFILTRACIÓN
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			El proyecto busca aumentar la descarga y captación de aguas lluvias. En calle O'Higgins, generar pozo de infiltración de 5 o 6 metros de profundidad. Además se proyecta una solución de Cruce a nivel con evacuación de aguas lluvias en la intersección.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)		Ramón Barros Luco con Presidente Alessandri	
ETAPAS		-	
MONTO DISEÑO (A)		UF (01/12/2025)	-
MONTO EJECUCIÓN (B)		UF (01/12/2025)	10.039,73
MONTO INVERSIÓN (A+B)		UF (01/12/2025)	10.039,73
OBJETIVO		1. Mejorar la conectividad y operatividad vial 4. Recuperación de espacios públicos	

PUNTO DE ANEGAMIENTO LA SERENA			
ID: E123	SECTOR: 16	TIPO: AGUAS LLUVIAS	SUBTIPO: PUNTOS DE ANEGAMIENTO SISTEMA DE DRENAJE
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			El proyecto propone distintas soluciones como: Instalar drenes con sistemas de limpieza incorporados, mejorar los sistemas de captación de aguas lluvias, incorporar nuevos sumideros en puntos estratégicos del área, ejecutar obras de infiltración por rebalse para disminuir el escurrimiento superficial y/o conectar con tramos de colectores proyectados por otras iniciativas.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	La Serena	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	La Serena- Canal Troncal San Francisco
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	1.692,52	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	1.692,52	
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial 4. Recuperación de espacios públicos	

PUNTO DE ANEGAMIENTO LA SERENA CON SAN ISIDRO			
ID: E124	SECTOR: 01 y 04	TIPO: AGUAS LLUVIAS	SUBTIPO: PUNTOS DE ANEGAMIENTO SISTEMA DE DRENAJE
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			El proyecto propone distintas soluciones como: Instalar drenes con sistemas de limpieza incorporados, mejorar los sistemas de captación de aguas lluvias, incorporar nuevos sumideros en puntos estratégicos del área, ejecutar obras de infiltración por rebalse para disminuir el escurrimiento superficial y/o conectar con tramos de colectores proyectados por otras iniciativas.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	La Serena	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	San Isidro - La Pepita
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	1.254,97	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	1.254,97	
OBJETIVO		1. Mejorar la conectividad y operatividad vial 4. Recuperación de espacios públicos	

PUNTO DE ANEGAMIENTO CAMILO HENRIQUEZ			
ID: E125	SECTOR: 18	TIPO: AGUAS LLUVIAS	SUBTIPO: PUNTOS DE ANEGAMIENTO SISTEMA DE DRENAJE
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			El proyecto propone distintas soluciones como: Instalar drenes con sistemas de limpieza incorporados, mejorar los sistemas de captación de aguas lluvias, incorporar de nuevos sumideros en puntos estratégicos del área, ejecutar obras de infiltración por rebalse para disminuir el escurrimiento superficial y/o conectar con tramos de colectores proyectados por otras iniciativas.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Camilo Henríquez	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	San Jorge- Valle del Sol
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	1.254,97	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	1.254,97	
OBJETIVO		1. Mejorar la conectividad y operatividad vial 4. Recuperación de espacios públicos	

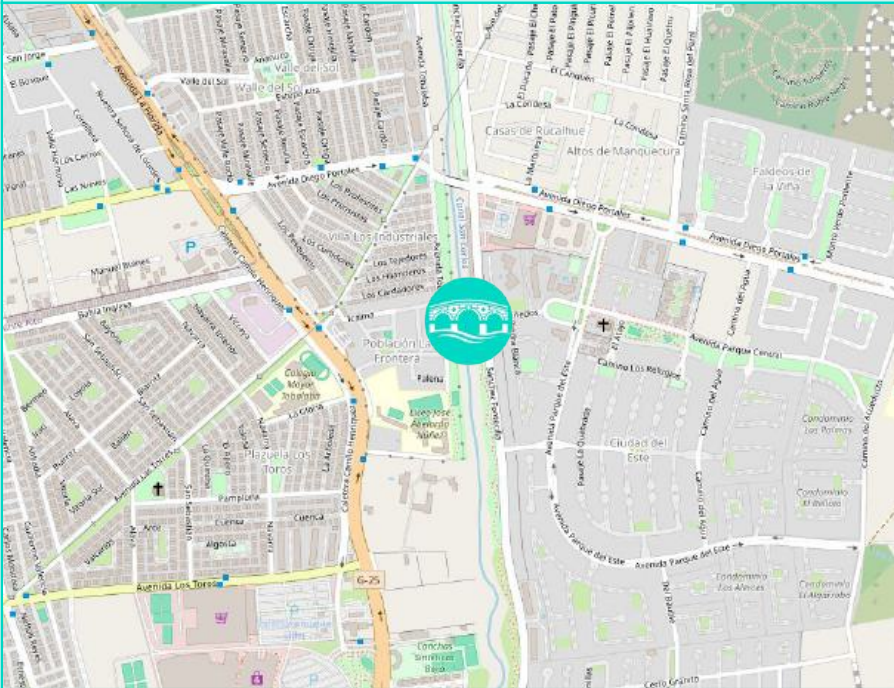
PUNTO DE ANEGAMIENTO MANDARINA			
ID: E126	SECTOR: 17	TIPO: AGUAS LLUVIAS	SUBTIPO: PUNTOS DE ANEGAMIENTO COLECTOR - SUMIDERO
1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO			2. DESCRIPCIÓN
			El proyecto propone aumentar los puntos de captación de aguas lluvias con sumideros, y aumentar la superficie de dren.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Mandarina	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Parque del Arrayán
ETAPAS	-		
MONTO DISEÑO (A)	UF (01/12/2025)	-	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (01/12/2025)	6.416,81	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (01/12/2025)	6.416,81	
OBJETIVO		1.Mejorar la conectividad y operatividad vial 4. Recuperación de espacios públicos	

PROYECTOS

INFRAESTRUCTURA ESPACIOS PÚBLICOS

RECUPERACIÓN DE PATRIMONIO



RECUPERACIÓN INTEGRAL DE ENTORNO DEL PUENTE COLONIAL			
ID: M121	SECTOR: 18	TIPO: ESPACIO PÚBLICO	SUBTIPO: RECUPERACIÓN PATRIMONIAL
1. PLANO DE LOCALIZACIÓN			2. DESCRIPCIÓN
			Recuperación integral del entorno inmediato del Puente Colonial San Carlos, articulando saneamiento ambiental, recorrido peatonal accesible, mirador de contemplación, iluminación patrimonial, paisajismo de bajo consumo hídrico, mobiliario y señalizaciones interpretativa del entorno cercano, para dar visibilidad del monumento histórico. La intervención activa el borde del Canal San Carlos y refuerza la conexión barrial sin instalar elementos sobre la estructura histórica. NOTA: La solución definitiva quedará sujeta a levantamiento topográfico, revisión del polígono de protección y coordinación con la Asociación de Canalistas, el Consejo de Monumentos Nacionales y SECPLA.
3. ETAPA DE EJECUCIÓN			
UBICACIÓN (Avenida / Calle / Pje)	Av. Tobalaba / Canal San Carlos	TRAMO (Avenida / Calle / Pje)	Diego Portales – Ciudad del Este
ETAPAS	1		
MONTO DISEÑO (A)	UF (09/04/2027)	856,90	
MONTO EJECUCIÓN (B)	UF (09/08/2027)	5.386,24	
MONTO INVERSIÓN (A+B)	UF (09/08/2026)	6.243,15	
OBJETIVO	4. Recuperación de espacios públicos		

6 REFERENCIAS

- Consejo Nacional de Desarrollo Territorial. (2024). Implementación del enfoque territorial en el Sistema Nacional de Inversiones en Chile. https://cndt.cl/wp-content/uploads/2025/01/Propuesta_CNDT_SNIET.pdf
- Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. (2014). Propuestas de medidas para implementar una política de suelo para la integración social urbana. <https://cndu.cl>
- Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. (2019). Propuestas para una densificación equilibrada en las ciudades chilenas. <https://cndu.cl>
- Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. (2020). Agenda Social Urbana. <https://cndu.cl>
- Diario Oficial de la República de Chile. (2016, 15 de octubre). Ley N° 20.958: Establece un sistema de aportes al espacio público. Ministerio de Vivienda y Urbanismo. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1095541>
- Gobierno de Santiago. (2024). Estrategia Regional de Desarrollo 2024–2035, Región Metropolitana de Santiago. https://www.gobiernosantiago.cl/wp-content/uploads/2024/07/ERD-RM_2035.pdf
- Ipsos, AIM, & ANDA. (2025). Nueva metodología de segmentación y clasificación socioeconómica de hogares en Chile. <https://www.ipsos.com/es-cl/nuevosgsechile>
- Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (2025). Registro Social de Hogares: Distribución socioeconómica por comuna (Puente Alto). <https://www.registrosocial.gob.cl/>
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2019). Decreto Supremo N° 30: Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1131679>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (1976). Decreto con Fuerza de Ley N° 458: Ley General de Urbanismo y Construcciones (texto actualizado). <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=13560> • Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (1992). Decreto Supremo N° 47: Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) (texto actualizado). <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=8201>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2018). Guía para la elaboración de planes comunales de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público (PIEP). <https://www.minvu.cl/ley-de-aportes-al-espacio-publico>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo, División de Desarrollo Urbano. (2020). Circular DDU 448: Marco legal y metodológico para los Planes de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP). <https://www.minvu.cl/marco-normativo>

- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2021). Política Nacional de Parques Urbanos: Parques sostenibles e inclusivos integrados a las ciudades y territorios. <https://www.minvu.cl>
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2022). Planes comunales de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público (PIIMEP): Guía comunal. <https://www.minvu.cl/ley-de-aportes-al-espacio-publico>
- Pontificia Universidad Católica de Chile. (2019). Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP), Comuna de Puente Alto. <https://www.uc.cl>
- Secretaría de Planificación de Transporte, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2021). Visor territorial de ciclovías a nivel nacional. https://www.sectra.gob.cl/fomento/transporte_activo/visor_ciclovias.htm
- Secretaría de Planificación de Transporte, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (2024). Análisis y desarrollo de redes de transporte masivo en el Gran Santiago, Etapa I. Informe final. <https://www.sectra.gob.cl>
- Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo. (2006). Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, DFL N° 1. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=251693>
- Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo. (2021). Matriz de Bienestar Humano Territorial. Programa de fortalecimiento de capacidades regionales en análisis de información territorial. <https://plataformabht.subdere.gov.cl/assets/files/notas-metodologicas.pdf>
- Universidad de Chile. (2023). Stgo+: Plan sistema de infraestructura verde de Santiago. https://infraestructuraverdesantiago.cl/wp-content/uploads/2024/05/Plan_Infraestructura_Verde_de_Santiago_Chile.pdf
- Municipalidad de Puente Alto. (2003). Ordenanza del Plan Regulador Comunal de Puente Alto. https://transparencia.mpuntealto.cl/doctos/778d18_ORDENANZA_14_DICIEMBRE_2002.pdf
- Municipalidad de Puente Alto. (2023). Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) 2023–2028. <https://transparencia.mpuntealto.cl/detalle.php?w=czozOilzMDAiOw==>

7 ANEXOS

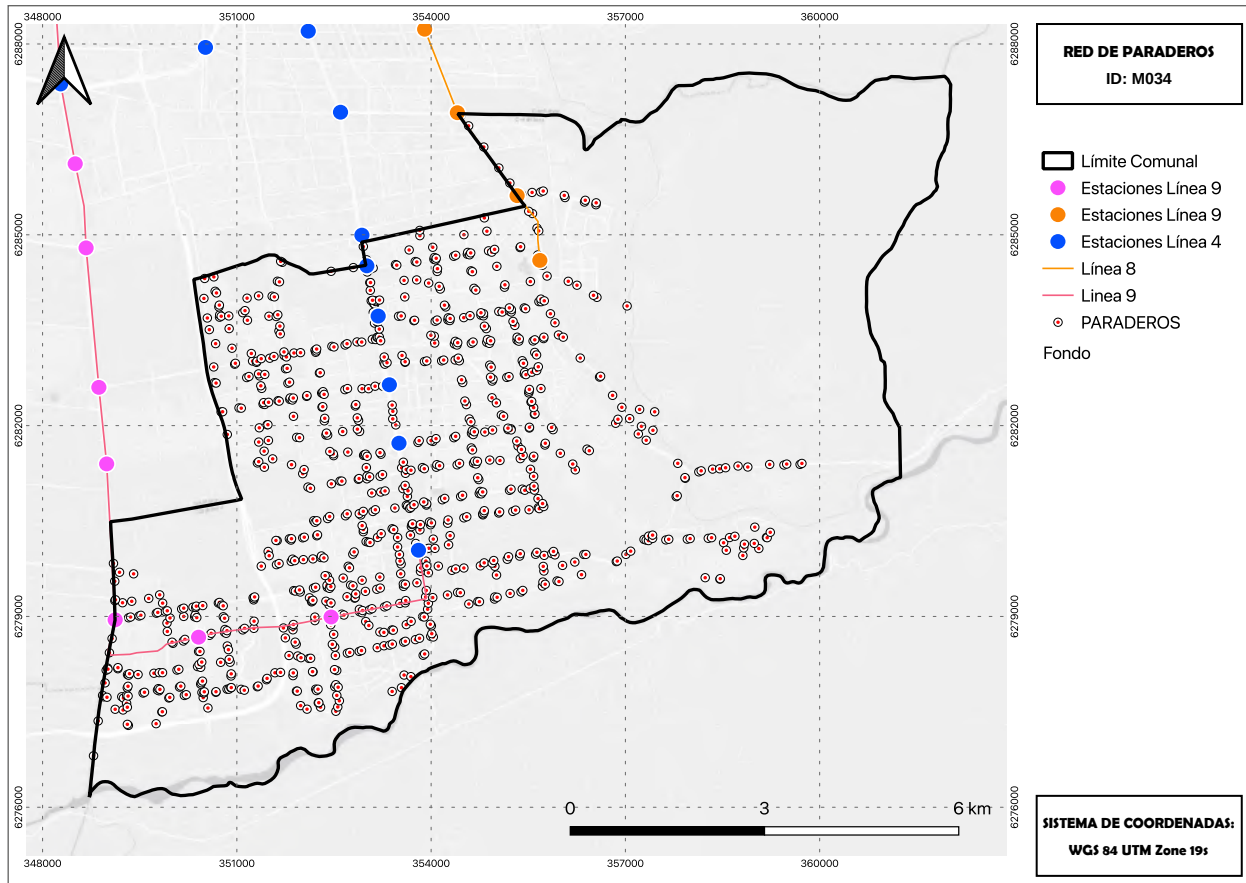


Imagen 24 : Red de Paraderos

