



**PROPUESTA DE
PLAN DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE
MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE CASTRO
(2026-2035)
PIIMEP**

RESUMEN EJECUTIVO

**ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE CASTRO
SECRETARÍA COMUNAL DE PLANIFICACIÓN
2025**

Contenido

II. OBJETIVOS Y ALCANCES DEL PIIMEP	1
II. DIAGNÓSTICO COMUNAL	2
1. Diagnóstico de espacios públicos	3
2. Diagnóstico transporte y movilidad	6
III. ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN	7
1. Lineamientos estratégicos	7
2. Análisis y cálculo ingresos estimados	8
3. Cartera de proyectos	10
3.1. Matriz de priorización	11
3.2. Resultados de la matriz de priorización de proyectos	13
3.3. Cartera de movilidad	13
3.4. Cartera de Espacio Público	14
4. Planimetrías cartera espacio público	17

II. OBJETIVOS Y ALCANCES DEL PIIMEP

El Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) se plantea como propósito fundamental **identificar y priorizar las intervenciones necesarias en el espacio público**, con el fin de mejorar las condiciones de **conectividad, accesibilidad, operación y movilidad urbana**. De esta manera, busca fomentar la **cohesión social** y la **sustentabilidad urbana**, en concordancia con la visión comunal expresada en los instrumentos de planificación territorial como el **Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO)** y el **Plan Regulador Comunal (PRC)**.

La figura del PIIMEP nace a partir de la Ley N°20.958 creada en 2016 que establece un Sistema de Aportes al Espacio Público, como mecanismo para que los proyectos que implican crecimiento urbano por densificación, contribuyan al desarrollo equilibrado de las ciudades, a través de mitigaciones e inversiones en el espacio público.

La ley contempla dos herramientas principales de mitigación:

1. **Mitigación directa:** Corresponden a medidas u obras ejecutadas por los titulares de los proyectos de inversión, destinadas a enfrentar impactos relevantes en la movilidad local.
2. **Aportes al Espacio Público:** Corresponden a la cesión directa de superficie de terreno o, en su defecto, a un aporte monetario entregado al municipio. Dicho aporte ser equivalente al avalúo fiscal del porcentaje de terreno a ceder, calculado en base a una tabla elaborada por el MINVU que considera el destino y la densidad del proyecto. Los recursos, ya sean en dinero o en terreno, deben ser destinados exclusivamente a financiar los proyectos, obras y medidas contemplados en el PIIMEP. En el caso de aportes monetarios, estos deben ser depositados en una **cuenta especial**, exclusiva para este fin y separada del presupuesto municipal.

De esta manera, el PIIMEP se materializa en una cartera de proyectos que abarque una gran cantidad de líneas de intervención, de manera de relevar diferentes aspectos de la infraestructura de movilidad y espacio público, constituyéndose en una hoja de ruta de la inversión municipal en un período de diez años. Esta cartera se complementa con un plano de síntesis que representa espacialmente la localización de las iniciativas.

La ley de aportes establece que al menos un 70% de los recursos deben destinarse a obras de movilidad y circulación urbana y hasta un 30% a intervenciones en espacio público.

En consecuencia, se debe cumplir con la siguiente proporción:

Figura 1: Distribución del uso de los aportes al espacio público

ÁREAS VERDES	30%	Aceras y pasos peatonales, calzadas, ciclovías, pistas exclusivas para transporte público, paraderos de buses, estacionamientos de bicicletas, semaforización y señalización.
MOVILIDAD	70%	Áreas verdes, luminarias y alumbrado público, soterramiento de redes, señalética, mobiliario urbano (bancos, escaños, basureros, pérgolas, quioscos), baños públicos, áreas de juegos infantiles, obras para la prevención y mitigación de riesgos de desastres, entre otros componentes clave para la habitabilidad y calidad del entorno.

Fuente: Elaboración propia en base a Ley 20.958.

II. DIAGNÓSTICO COMUNAL

El presente diagnóstico tiene por objetivo caracterizar la comuna de Castro, en torno a dos ejes claves: movilidad y espacio público a partir de indicadores de desarrollo urbano.

Figura 1: Variables de espacio público analizadas

ÁREAS VERDES	<ul style="list-style-type: none"> • Superficie de áreas verdes públicas por habitante • Porcentaje de población atendida por el sistema de plazas públicas y parques públicos • Superficie de plazas públicas y parques públicos por habitante que cumple estándar de distancia • Estado de conservación de áreas verdes, plazas y multicanchas comuna de Castro
MOVILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • Estructura urbana y capacidad • Actividades • Paraderos • Estacionamientos • Señalización, demarcación y Medidas de Seguridad vial • Pavimentos y veredas

Fuente: Elaboración propia.

1. Diagnóstico de espacios públicos

a) Accesibilidad a espacios públicos

Tabla 1: Indicadores SIEDU de los espacios públicos y áreas verdes de la comuna de Castro

DATOS SIEDU CASTRO				
Superficie de áreas verdes públicas por habitante	Porcentaje de población atendida por el sistema de plazas públicas	Porcentaje de población atendida por el sistema de parques públicos	Superficie de plazas públicas por habitante que cumple estándar de distancia (400 metros)	Superficie de parques públicos por habitante que cumple estándar de distancia (3000 metros)
9.17 m2/hab	65,8%	47,6%	6.52	10.19

Fuente: Elaboración propia en base a base a Sistema SIEDU del MINVU.

El diagnóstico general revela que, aunque la superficie de áreas verdes por habitante se acerca al estándar, la accesibilidad geográfica y territorial a estos espacios es insuficiente, en especial en lo que respecta a parques públicos. La distribución desigual limita el acceso para una parte significativa de la población urbana, afectando la equidad en el disfrute de los beneficios que aportan los espacios verdes.

b) Estado de conservación de espacios públicos

De los 292 espacios públicos identificados por SECPLAN, el 57% se encuentra en buen estado, un 25% presenta un estado moderado, un 15% está en mal estado y un 3,4% corresponde a espacios no consolidados.

En conjunto, los datos evidencian una mayoría de espacios en condiciones favorables, aunque persisten segmentos que requieren intervención para mejorar su estándar.

Tabla 2: Estado de conservación espacios públicos comuna de Castro

Espacio Público	Buen Estado	%	Estado moderado	%	Mal estado	%	No consolidado	%	Total
Áreas verdes	142	65%	50	23%	21	9%	7	3%	220
Plazas	16	32%	18	36%	14	28%	2	4%	50
Multicanchas	7	32%	5	23%	9	41%	1	4%	22
Total	165	57%	73	25%	44	15%	10	3,4%	292

Figura 2: Variables de espacio público analizadas

Ejemplos de espacios públicos en buen estado



Plaza Población Alonso de Ercilla, Galvarino Riveros norte



Mirador Cerro Millantuy



Plaza Población Pedro Montt segundo sector



Plaza Calle Arturo Prat, Llau Llau

Fuente: Elaboración propia.

Ejemplos de espacios públicos en mal estado



Plaza Población Prat 1



Plaza Población Prat 2



Plaza Bicentenario Población Salvador Allende



Multicancha Población Prat 1



Multicancha Villa Chiloé



Multicancha Villa Altos de Chiloé, Socovesa

Fuente: Elaboración propia.

2. Diagnóstico transporte y movilidad

El diagnóstico de movilidad Castro se estructuró a partir de cuatro zonas de análisis: Centro, Norponiente, Castro Alto y Ruta 5. En cada una de ellas se evaluaron variables asociadas a la infraestructura y funcionamiento del sistema urbano, incluyendo la estructura vial y su capacidad, las principales actividades y flujos que generan desplazamientos, la localización y estado de los paraderos de transporte público, la disponibilidad y regulación de estacionamientos, así como los elementos de señalización, demarcación y medidas de seguridad vial. También se consideró el estado de pavimentos y veredas, con el fin de identificar brechas, problemáticas y oportunidades de mejora que inciden directamente en la accesibilidad, seguridad y eficiencia de la movilidad comunal.

El diagnóstico revela que el sistema de movilidad adolece de importantes déficits de infraestructura y gestión que impactan negativamente en la accesibilidad, la seguridad y la eficiencia del transporte comunal. En el centro, principal polo de servicios y atracción provincial, la superposición de flujos locales y de paso, la falta de segregación modal y la escasa regulación de estacionamientos generan congestión permanente, deterioro de pavimentos y un entorno poco amigable para peatones y transporte público.

En el norponiente, pese a la relevancia de la vía Galvarino Riveros como eje estructurante, persisten carencias en pavimentación, conectividad interna y conservación de los paraderos. Gamboa Alto, por su parte, se configura como un sector en expansión, pero con accesibilidad restringida a un solo eje (Ubaldo Mancilla) y sin red vial estructurante que soporte el aumento de flujos, lo que amenaza con consolidar condiciones de saturación y riesgos viales.

La Ruta 5 su capacidad actual resulta insuficiente frente a la magnitud del flujo vehicular. Las intersecciones carecen de diseño especializado para absorber los movimientos de ingreso y salida, lo que se traduce en congestión, accidentes y vulnerabilidad peatonal. Asimismo, la cobertura de paraderos es deficitaria y su diseño no considera accesibilidad universal ni información al usuario, lo que limita la funcionalidad del transporte público en este eje.

De manera transversal, se constata un deterioro relevante en pavimentos y veredas, déficit de señalización y demarcación, invasión del espacio público por estacionamientos informales y escasas condiciones de seguridad vial para peatones y usuarios vulnerables. El diagnóstico muestra que Castro enfrenta un escenario de alta presión sobre su infraestructura de movilidad, condicionado por su rol de centralidad insular, la dispersión urbana y el crecimiento de nuevos polos residenciales y educacionales.

III. ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN

La estrategia para la implementación del PIIMEP se basa en componentes claves para el objetivo planteado: (1) definición de los lineamientos estratégicos del plan; (2) análisis y estimación de los ingresos proyectados; y (3) elaboración de carteras ampliadas de movilidad y espacio público.

1. Lineamientos estratégicos

Los lineamientos estratégicos que orientan la implementación del PIIMEP corresponden a la visión, los objetivos estratégicos y al conjunto de acciones que guiarán la formulación de la cartera de proyectos de movilidad y espacio público, asegurando coherencia con las metas de integración, sostenibilidad y equidad territorial de la comunal.

Figura 4: Visión PIIMEP Castro 2026-2035

Visión del PIIMEP
<i>“Castro avanza hacia un modelo de comuna integrada y sostenible, en la que la movilidad se desarrolla de manera segura, eficiente y accesible para todas las personas. Los espacios públicos se revalorizan mediante acciones de conservación, ordenamiento y gestión comunitaria, consolidándose como ámbitos de encuentro, inclusión y cohesión social, distribuidos de manera equitativa en todo el territorio comunal.”</i>

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 3: Objetivos estratégicos PIIMEP Castro 2026-2035

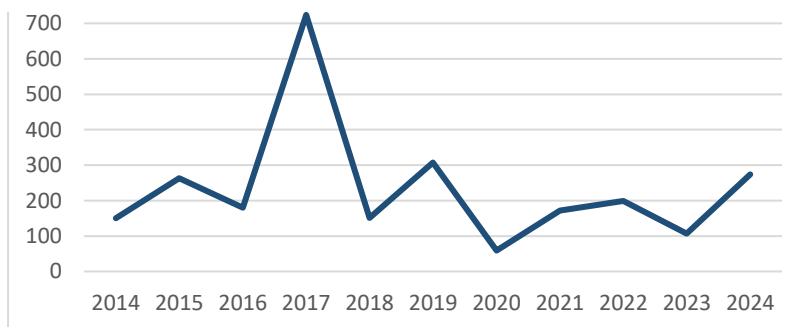
N°	Objetivo	Acciones propuestas
1	Mejorar la movilidad y seguridad vial	Implementación de señalizaciones, demarcaciones, medidas de seguridad, paraderos urbanos y rurales y señalética turística.
2	Mejorar la infraestructura de espacio público	Mejoramiento, recuperación y conservación de espacios públicos como plazas, áreas verdes y multi canchas.
3	Equidad territorial	Priorización de proyectos de movilidad y espacio público en sectores con mayores déficits de equipamiento y conectividad.
4	Cohesión social y calidad de vida	Revitalización de espacios de encuentro comunitario mediante intervenciones que fomenten integración, recreación y participación ciudadana.
5	Seguridad y prevención	Instalación de medidas de seguridad como cámaras de televigilancia en diversos sectores.
6	Sostenibilidad urbana y ambiental	Reforzar el cuidado y la valorización de áreas verdes, promover el uso responsable del espacio público y favorecer la movilidad sostenible.

2. Análisis y cálculo ingresos estimados

Si bien en la ejecución del PIIMEP pueden converger fondos públicos y aportes privados, es fundamental estimar las proyecciones de aportes privados en un horizonte de mediano y largo plazo, para definir mejor la programación de recursos en función de un presupuesto realista.

Al revisar el comportamiento histórico de la serie de permisos de edificación en los últimos 10 años, no se aprecia una regularidad en el número de permisos otorgados, lo que dificulta proyectar con certeza cómo evolucionará esta variable en los próximos años.

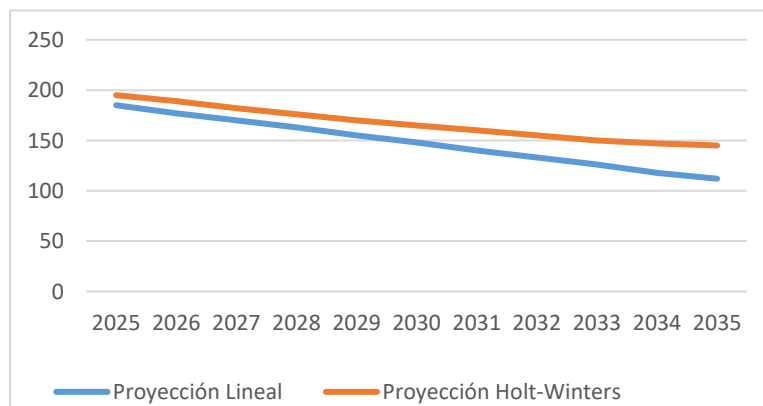
Figura 5: Gráfico, evolución de los permisos de edificación en Castro en los últimos 10 años



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio Urbano de MINVU

Al realizar una proyección lineal de la solicitud de permisos de edificación para los próximos 10 años, la tendencia continua a la baja, pese a un posible aumento inicial. Esto indica que, si no hay cambios económicos y urbanos, la solicitud de permisos seguiría dicha tendencia (ver siguiente gráfico).

Figura 6: Gráfico, proyección permisos de edificación en Castro hasta 2035



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio Urbano de MINVU.

En relación con los ingresos municipales por la Ley de Aportes, el municipio ha recibido en los últimos 5 años (desde 2021 hasta julio de 2025) un total de \$88.807.648.

En el período 2021–julio 2025, los ingresos municipales por Ley de Aportes muestran una tendencia sostenida al alza, pasando de \$11,3 millones en 2021 a \$24,1 millones en lo que va de 2025, acumulando un total de \$88,8 millones. Este crecimiento, con alzas puntuales asociadas a proyectos de mayor envergadura refleja una dinámica inmobiliaria activa y una mayor capacidad potencial de financiamiento para obras de movilidad y espacio público. De mantenerse el ritmo actual, 2025 se consolidaría como el año con mayores ingresos del período, con proyecciones preliminares que estiman un mínimo de \$37.151.551, alcanzando un total acumulado de \$101.821.438

Tabla 4: Ingresos Ley de Aportes al Espacio Público, Municipalidad de Castro hasta julio de 2025

Año	Ingreso	Total acumulado
2021	11.337.477	11.337.477
2022	14.510.220	25.847.697
2023	19.254.482	45.102.179
2024	19.567.708	64.669.887
2025 (hasta julio)	24.137.761	88.807.648

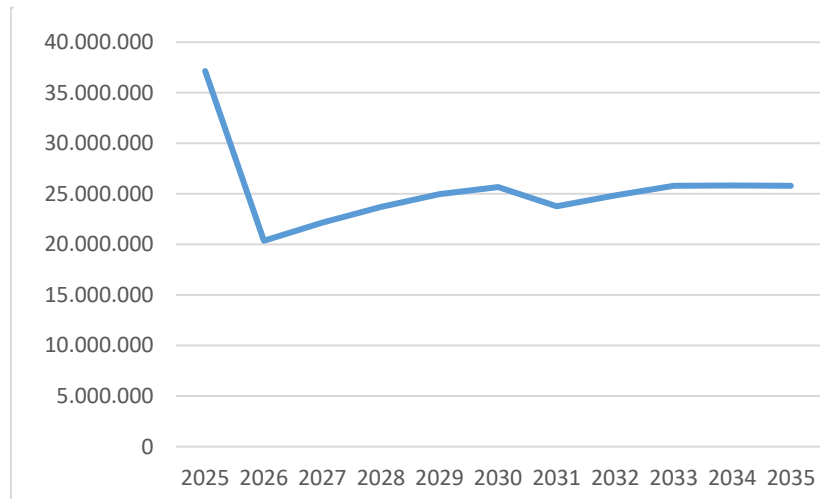
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 5: Proyección de ingresos Ley de Aportes al Espacio Público, Municipalidad de Castro período 2025-2035

Año	Ingreso promedio proyectado	Ingreso promedio acumulado
2025	37.151.551	101.821.438
2026	20.364.288	122.185.726
2027	22.169.642	144.355.368
2028	23.701.934	168.057.302
2029	24.991.825	193.049.127
2030	25.675.848	218.724.975
2031	23.780.707	242.505.682
2032	24.863.991	267.369.673
2033	25.802.861	293.172.534
2034	25.822.646	318.995.180
2035	25.788.411	344.783.591

Fuente: Elaboración propia.

Figura 7: Gráfico proyección de ingresos Ley de Aportes al Espacio Público, Municipalidad de Castro período 2025-2035



Fuente: Elaboración propia.

3. Cartera de proyectos

La Cartera de Proyectos se define como el listado de proyectos, obras y medidas de infraestructura de movilidad y espacio público relevantes para la comuna, reflejado en propuestas concretas de intervención, en concordancia con la normativa que da sustento al presente Plan.

La conformación de dicha cartera, parte con la realización de un catastro en las diferentes áreas involucradas en el desarrollo territorial, de los proyectos, obras y medidas necesarias y propuestas tanto por la ciudadanía, como por el municipio según los registros con que cada unidad cuenta y que no han podido ser ejecutadas principalmente por falta de financiamiento.

Cabe señalar que, debido a la magnitud de los recursos que se proyecta recaudar, no resulta posible financiar grandes proyectos de infraestructura. En consecuencia, la cartera se ha focalizado en iniciativas de menor escala, pero de alto impacto local. En el ámbito de la movilidad, se priorizan acciones como la construcción y reposición de paraderos, la implementación de señalética vial, la demarcación de calzadas y otras mejoras orientadas a la seguridad y eficiencia del tránsito. En el ámbito de espacio público, los esfuerzos se concentran en el mejoramiento de plazas, parques y áreas verdes; principalmente mediante el cambio y renovación del mobiliario y equipamiento urbano.

Para la priorización se consideraron criterios objetivos, utilizando una matriz multicriterio, con el fin de jerarquizar las áreas de desarrollo a partir de las necesidades comunales. Cabe señalar que este listado no es definitivo ni rígido en su estructura y orden, sino de que acepta revisiones, y modificaciones anualmente según los cambios socio ambientales y planificación territorial vigente.

En el siguiente capítulo, se describe el proceso realizado para converger a una Cartera de proyectos, obras y medidas del PIIMEP de Castro.

3.1. Matriz de priorización

Para la evaluación de los proyectos que se incluirán en las carteras de movilidad y espacio público, se aplicó una metodología de análisis multicriterio, elaborada en base a la “Guía para la Elaboración de Planes Comunales de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público” del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (2019), ajustando la matriz referencial de la guía al contexto específico de la comuna de Castro. Dicha matriz asigna un puntaje a cada proyecto según un conjunto de criterios que permiten identificar cuán óptimo es una iniciativa de inversión en comparación con otras que conforman la respectiva cartera. Los diferentes criterios a evaluar deben corresponder al perfil de los impactos que se esperan y que se pueden lograr con el desarrollo del PIIMEP.

En este marco, la matriz se organiza en torno a cuatro grandes categorías de análisis, otorgándole mayor puntaje a aquellas que cumplieran con:

- **Cobertura y equidad territorial:** Se prioriza que las intervenciones del PIIMEP incorporen los sectores que han tenido menor acceso a recursos en los últimos años. De esta manera, se busca asegurar una distribución equilibrada de las inversiones y atender de forma preferente a las comunidades con mayores carencias.
- **Grado de incidencia e impacto en la mayor cantidad de población:** Se valoran las iniciativas con mayor alcance y capacidad de beneficiar a un número significativo de habitantes.
- **Factibilidad de la ejecución:** Se pondera la factibilidad de ejecución de los proyectos considerando aspectos normativos, administrativos y de gestión, junto con la superficie involucrada y los costos estimados. Este criterio busca asegurar que las iniciativas puedan concretarse de manera efectiva dentro de los recursos disponibles.
- **Eficiencia en el uso de recursos:** Se debe considerar un uso eficiente de los recursos susceptibles de ser utilizados por el PIIMEP siendo estos acordes a las tendencias de aportes futuros y a los ingresos recibidos hasta el momento

A partir de estas 4 orientaciones transversales a incorporar como base, se definió la matriz de priorización que se detalla a continuación. Tal como se detalle en la tabla de análisis multicriterio presentado abajo, cada una de estas 4 categorías se estructura en torno a marcadores específicos.

Tabla 6: Matriz de priorización cartera de proyectos PIIMEP

Categorías	Marcadores
Cobertura y equidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> • Localización del proyecto. • Nivel de rezago del sector (histórico acceso a recursos e inversiones). • Contribución a la reducción de brechas territoriales.
Grado de incidencia e impacto en la mayor cantidad de población	<ul style="list-style-type: none"> • Población directamente beneficiada. • Población indirectamente beneficiada. • Relevancia del proyecto a escala comunal, barrial o sectorial. • Potencial de mejorar la calidad de vida y la movilidad cotidiana.
Factibilidad de la ejecución	<ul style="list-style-type: none"> • Existencia de factibilidad técnica • Factibilidad administrativa y normativa (compatibilidad con planes, regulaciones y OGUC). • Disponibilidad de terreno/superficie para la intervención. • Relación costo/beneficio (eficiencia de la inversión). • Plazos estimados de ejecución realistas.
Eficiencia en el uso de recursos	<ul style="list-style-type: none"> • Alineación con la disponibilidad presupuestaria proyectada. • Aprovechamiento de recursos existentes (sinergias con otros programas o proyectos). • Capacidad de mantenimiento futuro (sostenibilidad financiera y operativa).

Fuente: Elaboración propia.

3.2. Resultados de la matriz de priorización de proyectos

Con respecto a las iniciativas seleccionadas, los proyectos clasificados como “priorizados” se distinguen por cumplir con múltiples criterios de evaluación, tales como cobertura y equidad territorial, factibilidad de ejecución, y eficiencia en el uso de los recursos disponibles. En esta categoría destacan, por ejemplo, las iniciativas vinculadas a la instalación de señalética y la demarcación de calzadas, las cuales no solo responden adecuadamente a las necesidades detectadas, sino que además presentan costos relativamente bajos en comparación con otros proyectos analizados, lo que incrementa su viabilidad en el corto plazo. Asimismo, en el ámbito de los espacios públicos, se consideran relevantes los proyectos de mejoramiento de plazas y áreas verdes, los cuales contribuyen directamente a la calidad de vida de las comunidades.

De esta manera, la definición del gasto se ajusta de manera realista a las proyecciones de recaudación, garantizando la viabilidad financiera del Plan. Como resultado, y tras la aplicación de los filtros de priorización previamente señalados, se conformó una Cartera Preliminar integrada por 20 iniciativas, con una inversión estimada superior a 9.000 UF.

Tabla 7: Resumen cartera Preliminar de Proyectos PIIMEP, distribución del gasto

Línea	\$	Costo UF	%
Movilidad	275	6.978	72%
Espacio Público	119	3.000	28%
Total	304	9.978	100%

Fuente: Elaboración propia.

3.3. Cartera de movilidad

La cartera de proyectos de movilidad proyectada para el periodo 2026-2035, se proyecta para ejecutarse de manera gradual y en función de las necesidades que se identifiquen año a año en la comuna. Considerando la magnitud de los recursos estimados, no es factible financiar grandes obras de infraestructura vial; por ello, se priorizarán iniciativas de menor costo, pero alto impacto vial, orientadas a mejorar la seguridad y la comodidad de los usuarios. De este modo, el PIIMEP contempla la ejecución de aproximadamente 2.000 demarcaciones y medidas de seguridad vial en diversos puntos de la comuna, reforzando la señalización horizontal en pasos peatonales, zonas escolares, paraderos de buses y vías de alto flujo vehicular. Asimismo, incorpora la construcción y reposición de más de 1.000 señaléticas verticales, tanto en sectores urbanos como rurales.

Dada la naturaleza de estas intervenciones, no es posible establecer una priorización estricta ni un orden fijo de ejecución, por cuanto este tipo de infraestructura está sujeta a desgaste, variaciones en el flujo vehicular, cambios en el uso del suelo y situaciones de emergencia. En consecuencia, las iniciativas se priorizarán de manera progresiva y flexible, de acuerdo con la demanda emergente, la disponibilidad de recursos y criterios técnicos actualizados, desarrollándose conforme las necesidades que se identifiquen año a año en la comuna.

Asimismo, las iniciativas se presentan de manera genérica, sin especificar su ubicación exacta ni el detalle de cada intervención, dado que su definición final depende de diagnósticos actualizados y de necesidades que varían año en año. Por lo anterior, mientras en algunos años será prioritario reforzar demarcaciones en zonas específicas, en otros será necesario reponer señaléticas deterioradas o implementar nuevas medidas de seguridad vial en sectores emergentes.

Tabla 8: Cartera de proyectos de movilidad

N°	Nombre Proyecto	Sector	Cantidad	Precio unitario	Costo \$ M	UF
1	Demarcaciones y medidas de seguridad		2.000	16.350 (por M2)	50	1.269
2	Construcción y reposición señalética urbana		210	191.500	40	1.015
3	Construcción y reposición señalética rural	Distintos sectores de	140	214.100	30	761
4	Construcción y reposición paraderos urbanos.	la comuna	10	7,5 M	75	1.903
5	Construcción y reposición paraderos rurales.		10	7,5 M	75	1.903
6	Señalización turística		100	20.000	5	127
Total					275	6.978

Fuente: Elaboración propia.

3.4. Cartera de Espacio Público

La cartera de proyectos de espacio público contempla un conjunto de intervenciones estratégicas destinadas a mejorar, conservar y recuperar plazas, áreas verdes, multicanchas y espacios de encuentro comunitario en distintos sectores de la comuna. Su diseño responde a los resultados del diagnóstico comunal, el cual identificó un número de espacios en condiciones deficientes o moderadas de conservación.

Las acciones contempladas se centran principalmente en el cambio de mobiliario, instalación de equipamiento comunitario, reposición de juegos infantiles, arborización, cambio de luminarias y mejoramiento de la accesibilidad universal.

Adicionalmente, se incorpora la instalación, mantención y reposición de cámaras de televigilancia en diversos espacios públicos de la comuna, con el fin de fortalecer la seguridad y promover un uso más seguro y sostenido de estas infraestructuras.

Tabla 9: Cartera de proyectos de espacio público

N°	Espacio a intervenir	Ubicación	Estado de conservación	M2	Beneficiarios potenciales	Iniciativa	VALOR ESTIMADO	
							\$MM	UF
1	Plaza Población Prat 1	Calle Huillinco	Malo	60	500	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	5	127
2	Plaza Población Prat 2	Calle José Vargas Uribe	Malo	80	400	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	5	127
3	Plaza Bicentenario, Población Salvador Allende	Calle Osvaldo Macías	Malo	120	1000	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	8	203
4	Plaza Población Lautaro	Calle Lautaro 2	Malo	90	400	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	8	203
5	Plaza Entrada Poblaciones Camilo Henríquez/Esperanza	Avenida Galvarino Riveros esquina Aureliano Velásquez	Moderado	100	800	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	4	102
6	Plaza Población Padre Hurtado	Calle Carlos Barrientos esquina Inés de Bazán	Moderado	100	700	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	4	102
7	Plaza Villa Chiloé	Francisco Coloane	Moderado	120	700	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	5	127.5
8	Plaza Villa Altos de Gamboa, Socovesa	Calles René Tapia/Humberto Vera	Moderado	200	800	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	4	102
9	Áreas verdes Población Las Lomas	Calle Floridema Millapel	Moderado	150	600	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	4	102

N°	Espacio a intervenir	Ubicación	Estado de conservación	M2	Beneficiarios potenciales	Iniciativa	VALOR ESTIMADO	
							\$MM	UF
10	Plaza Nercón	Panamericana Sur	Moderado	150	Todo Castro	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	6	153
11	Área verde Cerro Millantuy	Augusto Riffart	Malo	760	500	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	3	76
12	Plaza Población Clara Barton	Calle Guerrillero Manuel Rodríguez	Moderado	135	500	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento.	3	76
13	Área verde Calle Serrano	Calle Serrano frente al Mall	Malo	70	Todo Castro	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento	5	127
14	Área verde y plaza Calle Argomedo	Argomedo con Cancha Rayada	Moderado	300	600	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento	5	127
15	Multicanchas	Distintos sectores de la comuna	Moderado		Todo Castro	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento	20	508
16	Plazuela Martín Ruiz de Gamboa	Calle Freire	Moderado	300	Todo Castro	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento	6	153
17	Área verde Población Camilo Henríquez	Aureliano Velásquez con Ruperto Triviño	Moderado	60	800	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento	1	39
18	Plaza Villa La Esperanza	Rubén Azocar	Moderado/Bueno	60	300	Mejoramiento, cambio de mobiliario y equipamiento	3	76
19	Cámaras de televigilancia, diversos espacios públicos de Castro	Distintos sectores			Todo Castro	Instalación, mantención y reposición de cámaras de televigilancia distintos espacios públicos de la comuna.	20	512
Total							119	3000

4. Planimetrías cartera espacio público

Proyectos de espacio público, sector norte y poniente



Fuente: Elaboración propia.

Proyectos de espacio público, sector centro



