

Zonas de Oportunidad

en torno a proyectos
de infraestructura de
Transporte Público

Las Zonas de Oportunidad son áreas estratégicamente localizadas dentro del territorio urbano que concentran condiciones favorables para promover procesos integrados de desarrollo urbano sostenible. El desarrollo de estas zonas permitiría aportar a la reactivación económica, mejorar el acceso equitativo a la ciudad y dar respuesta a brechas estructurales en vivienda, equipamientos, servicios y empleos, especialmente en contextos de crecimiento desigual o fragmentación urbana.

Estas zonas se definen por su capacidad de albergar nuevos desarrollos habitacionales, productivos, comerciales y de infraestructura, y por estar asociadas (de forma existente o proyectada) a mejoras en infraestructura pública, conectividad y capacidad del transporte público. Además, buscan movilizar inversión privada a partir de intervenciones públicas habilitantes, como inversiones en transporte, servicios básicos o espacios públicos, siguiendo una lógica de planificación integrada y de impacto territorial.

Desde el punto de vista territorial, presentan las siguientes características concatenadas:

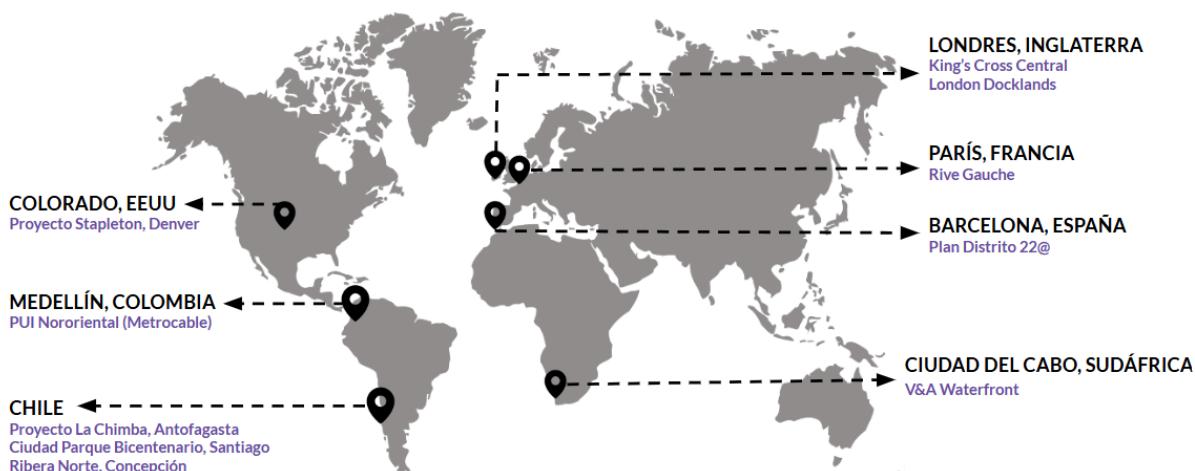
- Alta presencia de suelo urbano eriazo o subutilizado.
- Áreas donde se proyecta o ejecuta infraestructura de transporte de gran escala.

Para promover estas zonas será necesario avanzar, no solo en el desarrollo de grandes proyectos, sino sobre todo en planificación territorial integrada, con planes vinculantes que integren todas las decisiones normativas sobre el uso del suelo, la inversión pública en infraestructura, equipamientos y servicios, además de nuevas herramientas de gestión urbana. Se distingue una diversidad de herramientas para su promoción, de acuerdo con diferentes tipologías urbanas:

- Zonas de reconversión industrial en obsolescencia hacia usos mixtos.
- Zonas de regeneración en sectores deteriorados o con bajo dinamismo urbano.
- Zonas de integración social orientadas a la densificación equilibrada en sectores con buena accesibilidad a bienes públicos urbanos.
- Zonas de crecimiento urbano planificado, con provisión anticipada de infraestructura y servicios en áreas periféricas de las ciudades que quedan bien conectadas al resto de la ciudad a través de infraestructuras de transporte público.

A nivel nacional e internacional existen casos exitosos de grandes operaciones urbano-habitacionales que aportan aprendizajes y principios transferibles a una política pública que fomente la creación y gestión de estas zonas.

Figura 1. Casos revisados.



Fuente: Elaboración propia.

Aprendizajes para el desarrollo de Zonas de Oportunidad en Chile

1. El transporte público como la columna vertebral del desarrollo urbano

Las grandes transformaciones comenzaron cuando llegó la inversión pública en infraestructuras de transporte público de gran escala, convirtiéndose en nodos de atracción de inversión privada, siempre que existan reglas claras de densidad, mezcla de usos y porcentajes de vivienda de interés público.

En Chile, esto refuerza la idea de que las Zonas de Oportunidad deben definirse alrededor de la red de Metro, trenes, tranvías y teleféricos, con densidades mínimas y usos mixtos.

2. Gobernanza con atribuciones claras, más allá de los ciclos políticos

Los casos exitosos consolidaron agencias de gestión, empresas público-privadas o corporaciones con atribuciones legales y financieras que aseguren continuidad de los proyectos más allá de ciclos políticos. Esto permitió coordinar inversiones públicas, articular actores privados y sostener las iniciativas a 20-30 años.

Esto es clave para superar la fragmentación entre MINVU, MOP, municipios y gobiernos regionales, y dar continuidad a las decisiones urbanas más allá de los gobiernos de turno.

3. Planes maestros que comprometan intervenciones urbanas y sociales

El denominador común fue la existencia de planes maestros vinculantes y normas urbanísticas que obligaron a incluir vivienda asequible, espacios públicos, equipamientos y servicios.

Por ello se necesita de planes maestros con fuerza normativa que aseguren que las plusvalías generadas tengan un beneficio social y no se queden solo en el mercado inmobiliario.

4. Mecanismos de financiamiento que capturen y reinvertan la plusvalía urbana

En los casos revisados, los recursos para equipamientos y espacios públicos se financian con los mismos beneficios generados por las grandes inversiones públicas en transporte. La innovación financiera fue lo que transformó proyectos de visión en realidades sostenibles.

En el contexto nacional urge institucionalizar mecanismos que capturen plusvalías y los destinen a inversión social dentro del alcance de las Zonas de Oportunidad.

5. Desarrollo económico y empleo local como eje de integración

Los proyectos exitosos no solo desarrollaron viviendas, generaron polos de innovación, clusters productivos y nuevos empleos permanentes.

Estas zonas deben planificarse como distritos de desarrollo económico local, integrando espacios de producción, comercio, servicios, capacitación y empleo local.

6. Cohesión social como condición de los proyectos urbanos

El mix de vivienda de interés público, ya sea en propiedad o a través de programas de arriendo, junto con el empleo local y equipamientos detonantes (parques, centros culturales y educacionales), se planteó desde el inicio en los casos más exitosos.

La experiencia chilena cuenta con innumerables casos en los cuales los equipamientos y servicios planificados demoraron años en desarrollarse, quedando las viviendas entregadas por el estado en situación de exclusión social, por lo cual se recomienda iniciar los desarrollos con los proyectos urbanos detonantes.

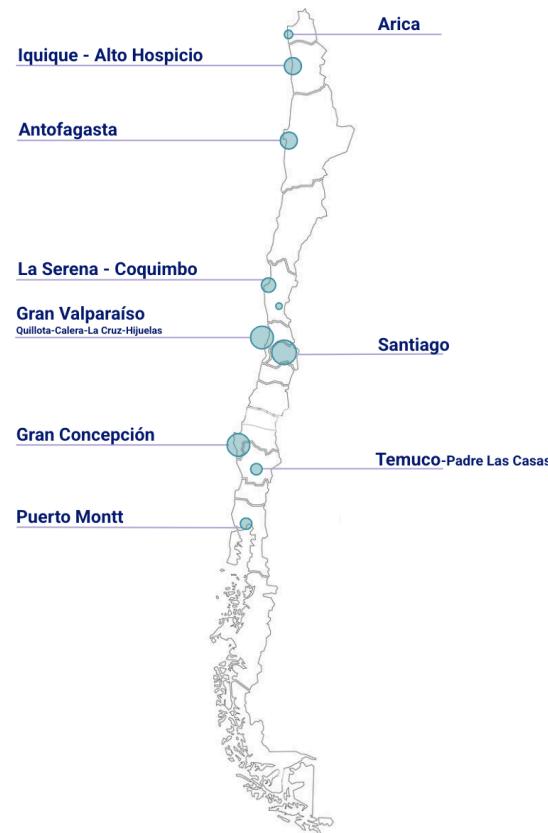
Oportunidades de desarrollo en torno al transporte a nivel nacional

Para identificar el potencial desarrollo de Zonas de Oportunidad en el país, se analizaron los entornos urbanos de 17 proyectos de infraestructura de transporte público que movilizarán una inversión pública de más de \$12.000 millones de dólares, entre los cuales se consideran trenes, tranvías, metro y teleféricos (en desarrollo o proyectados).

Este análisis se realizó a través de datos geoespaciales obtenidos de la plataforma [Plan Local](#), mediante la cual se identificaron suelos disponibles en torno a las infraestructuras analizadas y su potencial de desarrollo de acuerdo a los Instrumentos de Planificación Vigentes y sin considerar suelos afectos a riesgos o sujetos de protección ambiental. Producto de lo anterior, se identificaron los predios eriazos, predios con usos blandos como estacionamientos y bodegas, además de suelos industriales potenciales de reconvertir a usos mixtos en los entornos inmediatos de las estaciones (15 minutos caminando alrededor y/o 1 km a la redonda) y se calculó la cantidad de viviendas posibles de desarrollar.

Figura 2: Ciudades e infraestructuras de transporte público analizadas.

| Infraestructuras de transporte analizados | Inversión (MM USD) |
|---|--------------------|
| Tren urbano de Arica | 23 |
| Teleférico Iquique - Alto Hospicio | S/I |
| Tranvía Antofagasta | 275 |
| Tranvía Coquimbo - La Serena | 230 |
| Tren Limache - Puerto (Merval) | S/I |
| Extensión Merval Quillota y La Calera | 680 |
| Teleférico de Placilla | 160 |
| Tren Santiago - Batuco | 950 |
| Tren Santiago - Melipilla | 1100 |
| Metro de Santiago - Línea 7 | 2800 |
| Metro de Santiago - Línea 8 | 2000 |
| Metro de Santiago - Línea 9 | 3500 |
| Biotren de Concepción - Línea 2 | 290 |
| Biotren de Concepción - Línea 3 | 200 |
| Tren Temuco - Padre Las Casas | N/A |
| Tren Puerto Montt - Llanquihue | 250 |
| Teleférico de Angelmó | 100 |
| Total inversión proyectada MM USD 12.558 | |



Fuente: Elaboración propia.

De esta revisión, se identificó una superficie de 1.822 ha de suelos eriazos y blandos, suelos industriales potenciales de reconvertir a usos mixtos y suelos urbanizables contiguos al límite urbano. Al descartar aquellos suelos con afectación a riesgos (de acuerdo a IPT vigentes) y con algún grado de protección ambiental (humedales, quebradas, áreas de valor ambiental, parques, áreas verdes intercomunales, etc.), la superficie se reduce un 5%, llegando a un recuento de 1.724 ha de suelo que permitirían el desarrollo de grandes proyectos urbano-habitacionales.

Habiendo analizado los 17 proyectos de infraestructura mencionados, se seleccionaron 12 áreas en 7 ciudades que ofrecen mayores ventajas para desarrollar Zonas de Oportunidad. Entre todas estas zonas se identificó una superficie de 925,91 hectáreas de suelos, de los cuales, descartando aquellos con afectación a riesgos y protección ambiental (humedales, quebradas, áreas de valor ambiental, parques, áreas verdes intercomunales, etc.), la superficie resultante alcanza 888,56 hectáreas.

De estos suelos desarollables, la mayoría cuenta con mala accesibilidad a bienes públicos urbanos (84,5%), reafirmando que en estas zonas la inversión en infraestructura de transporte debería estar acompañada del desarrollo de equipamientos y servicios, además de viviendas que permitan responder a la demanda habitacional de diferentes grupos sociodemográficos.

Tabla 1: Cuadro resumen de tipos de suelo identificados.

| Proyecto / Estación(es) | Superficie total (ha) | Buena accesibilidad a BPU (Ha) | Regular accesibilidad a BPU (Ha) | Mala accesibilidad a BPU (Ha) |
|---|-----------------------|--------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
| Tranvía Antofagasta / Juan Lopez - La Chimba | 61.10 | 0.0 | 0.0 | 61.1 |
| Tranvía Coquimbo - La Serena / Alessandri | 19.38 | 9.2 | 10.2 | 0.0 |
| Merval Proyectado / Quillota Sur | 40.51 | 0.0 | 0.0 | 40.5 |
| Tren Santiago - Batuco / Las Industrias | 146.13 | 0.0 | 0.0 | 146.1 |
| Tren Santiago - Melipilla / Ciudad Satélite | 250.42 | 0.0 | 1.0 | 249.5 |
| Metro L7 - Brasil - Jose Miguel Infante | 96.70 | 11.5 | 1.3 | 83.9 |
| Metro L8 - Estación Trinidad | 22.31 | 0.0 | 0.0 | 22.3 |
| Metro L9 - Plaza de la Pintana | 102.41 | 25.1 | 34.1 | 43.2 |
| Metro L9 - Eyzaguirre | 17.68 | 0.0 | 11.3 | 6.4 |
| Biotren L2 - Los Canelos | 43.36 | 0.0 | 0.0 | 43.4 |
| Tren Temuco - Padre las Casas / Padre las Casas | 23.16 | 23.2 | 0.0 | 0.0 |
| Tren Puerto Montt - Llanquihue / La Paloma | 65.41 | 0.0 | 11.1 | 54.3 |
| | 888.56 | 68.9 | 68.9 | 750.71 |
| | | 7.8% | 7.8% | 84.5% |

Fuente: Elaboración propia en base a datos SIEDU (2020).

La mayoría de los suelos se encuentran colindantes a zonas de desarrollo urbano condicionado o áreas rurales próximas al límite urbano, con la mitad de la superficie identificada (450 hectáreas). De estas, el 75% se concentra en 2 estaciones: Estación Las Industrias del Tren Santiago - Batuco (128 hectáreas) y Estación Ciudad Satélite del Tren Santiago - Melipilla en la comuna de Maipú (208 hectáreas), ambos sectores que, si bien se encuentran bastante segregados del resto de la ciudad, quedarán bien conectados a través de trenes y por ello son casos interesantes para la provisión anticipada de infraestructura y servicios.

Luego destaca el potencial de desarrollo de suelos eriazos y blandos dentro del área urbana consolidada (34.5%), sumando 310,57 hectáreas las cuales se concentran en las comunas de Renca (Estaciones Brasil y José Miguel Infante de la Línea 7 de Metro) y Puerto Montt (Estación La Paloma). En este último caso, proponiendo la reconversión de un aeródromo privado al interior del área consolidada de la ciudad, en una estación que, si bien actualmente es la terminal del Tren, se propone que sea intermodal con la conexión al Teleférico de Angelmó. Por último, se identifica un 15,5% del suelo donde se puede generar reconversión de zonas industriales, destacando el potencial de cambio a usos mixtos que permitan desarrollar viviendas y equipamientos en Maipú y el sector de Cosmito en Penco.

Tabla 2: Cuadro resumen de tipos de suelo identificados.

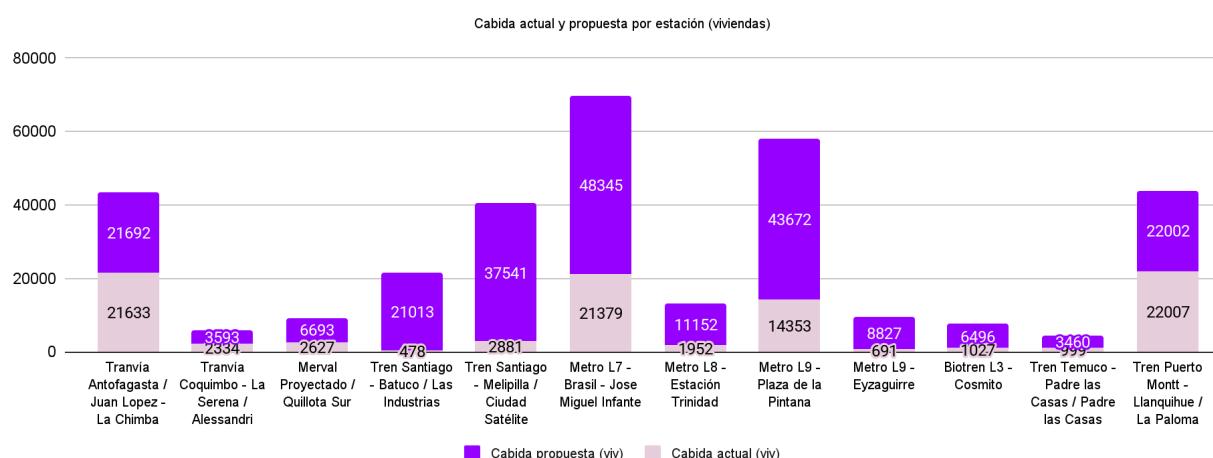
| Estación | Suelos eriazos y blandos (ha) | Reconversión industrial (ha) | Expansión planificada (ha) |
|---|-------------------------------|------------------------------|----------------------------|
| Tranvía Antofagasta / Juan Lopez - La Chimba | 40.1 | 21.0 | 0.0 |
| Tranvía Coquimbo - La Serena / Alessandri | 19.4 | 0.0 | 0.0 |
| Merval Proyectado / Quillota Sur | 34.8 | 5.7 | 0.0 |
| Tren Santiago - Batuco / Las Industrias | 0.0 | 17.9 | 128.2 |
| Tren Santiago - Melipilla / Ciudad Satélite | 10.3 | 32.2 | 208.0 |
| Metro L7 - Brasil - Jose Miguel Infante | 96.7 | 0.0 | 0.0 |
| Metro L8 - Estación Trinidad | 22.3 | 0.0 | 0.0 |
| Metro L9 - Plaza de la Pintana | 102.4 | 0.0 | 0.0 |
| Metro L9 - Eyzaguirre | 6.4 | 11.3 | 0.0 |
| Biotren L2 - Los Canelos | 10.1 | 33.2 | 0.0 |
| Tren Temuco - Padre las Casas / Padre las Casas | 3.3 | 12.7 | 7.1 |
| Tren Puerto Montt - Llanquihue / La Paloma | 65.4 | 0.0 | 0.0 |
| | 411.17 | 134.06 | 343.34 |
| | 46.3% | 15.1% | 38.6% |

Fuente: Elaboración propia en base a SII y levantamiento de suelos a través de Felt.com.

Al analizar el potencial de desarrollo, se observa que en las 888,56 hectáreas mencionadas, se podrían construir casi 90.000 nuevas viviendas conforme a la densidad máxima vigente a través de los IPT.

Sin embargo, modelando que en estas zonas se podrían desarrollar incentivos normativos para incorporar nuevos equipamientos, áreas verdes y viviendas de interés público, su potencial podría alcanzar las 234.000 nuevas viviendas, aumentando la densidad a 2.000 hab/ha para suelos en torno a estaciones de Metro y 600 hab/ha en torno a estaciones de trenes, tranvías y teleféricos.

Figura 3: Cabida actual y potencial habitacional propuesta para cada zona de oportunidad.



Desde la perspectiva laboral, una estimación inicial revela un potencial de generación de más de 160.000 empleos temporales y más de 40.000 empleos permanentes (Tabla 3). Sin embargo, la estimación de impactos asociados con la creación de nuevos empleos permanentes dependerá del diseño de cada Plan Maestro y de las necesidades del territorio.

Los corredores de mayor dinamismo corresponden nuevamente al Tren Santiago–Melipilla, con 47.165 empleos temporales y 11.791 permanentes, y al Tren Santiago–Batuco, con 27.523 empleos temporales y 6.881 permanentes. En el ámbito regional, los proyectos del Tranvía Antofagasta, Biotren L3 y Tren Puerto Montt–Llanquihue aportan más de 30.000 empleos temporales adicionales, fortaleciendo las economías locales y generando polos de especialización en construcción, servicios urbanos, comercio y logística.

Estos empleos no sólo impulsan la actividad económica inmediata, sino que también fortalecen la base de empleo permanente en los nuevos distritos, con énfasis en servicios, mantenimiento urbano y actividades productivas complementarias.

Tabla 3: Estimación de creación de empleos temporales (construcción) y permanentes para cada Zona

| Proyecto / Estación(es)Proyecto | Estimación empleos temporales | Estimación empleos permanentes |
|---|-------------------------------|--------------------------------|
| Tranvía Antofagasta / Juan Lopez - La Chimba | 11.508 | 2.877 |
| Tranvía Coquimbo - La Serena / Alessandri | 3.650 | 913 |
| Merval Proyectado / Quillota Sur | 7.630 | 1.907 |
| Tren Santiago - Batuco / Las Industrias | 27.523 | 6.881 |
| Tren Santiago - Melipilla / Ciudad Satélite | 47.165 | 11.791 |
| Metro L7 - Brasil - Jose Miguel Infante | 18.213 | 4.553 |
| Metro L8 - Estación Trinidad | 4.202 | 1.050 |
| Metro L9 - Plaza de la Pintana | 19.288 | 4.822 |
| Metro L9 - Eyzaguirre | 3.330 | 832 |
| Biotren L3 - Cosmito | 8.167 | 2.042 |
| Tren Temuco - Padre las Casas / Padre las Casas | 4.362 | 1.091 |
| Tren Puerto Montt - Llanquihue / La Paloma | 12.320 | 3.080 |
| 167.356 empleos | | 41.839 empleos |

Fuente: Elaboración propia en base a referencias de casos internacionales revisados.

Exploraciones en torno a su implementación y gobernanza

Se proponen estas zonas como un marco para orientar intervenciones urbanas integradas en áreas estratégicas del territorio, articulando vivienda, movilidad, empleo, infraestructura y gestión de suelo. Se conciben como espacios de coordinación multinivel que permitan alinear capacidades regionales y locales, orientar la inversión pública y privada y conducir proyectos urbanos de alto impacto mediante instrumentos existentes o adaptables.

Desde esta perspectiva, se identifican mecanismos de gobernanza e implementación que podrían ser evaluados por especialistas para determinar su factibilidad dentro del marco regulatorio chileno. Una de las alternativas es analizar la pertinencia de una nueva Ley Marco de Zonas de Oportunidad o a través de modificaciones a la Ley 21.450, que establezca nuevos principios orientadores, reglas procedimentales y estructuras de gobernanza intersectorial y multinivel. Su diseño requeriría un debate técnico informado sobre planificación territorial, institucionalidad regional y modelos de gestión urbana.

Respecto a su gobernanza, se sugiere que se ubique en los Gobiernos Regionales, considerando su rol emergente en planificación, inversión y articulación territorial. Podría evaluarse aprovechar el potencial de articulación con Desarrollo País para adquirir suelos estratégicos y coordinar la implementación de estas zonas, o en su defecto, a través de la creación de entidades regionales dedicadas a la planificación, gestión de suelo y ejecución de proyectos detonantes cuya estructura jurídica, atribuciones y capacidades técnicas ad-hoc. La coordinación con los municipios sería clave para asegurar que la toma de decisiones incorpore las necesidades, déficits y visiones locales.

En materia normativa, se propone establecer Planes Maestros con efecto vinculante, para lo cual podría utilizarse la figura de las Áreas de Desarrollo Prioritario en los PRI/PRM o estructurarse mediante la figura del Artículo N° 72 de la LGUC (Zonas de Remodelación), evaluando la factibilidad de extender su aplicación a los Gobiernos Regionales. Tales instrumentos permitirían definir densidades equilibradas, usos mixtos, vivienda de interés público, infraestructura habilitante y estándares ambientales.

Respecto al financiamiento, se exploran esquemas mixtos de inversión pública y privada, tales como convenios de programación, participación de plusvalías, aportes en especies, contribuciones por mejoras, sociedades mixtas, fondos de reinversión territorial y beneficios tributarios para la creación de nuevos empleos permanentes, asegurando que parte de las plusvalías y retornos generados por estas transformaciones urbanas se reinviertan en el mismo territorio, reduciendo las brechas existentes a nivel de equipamientos con criterios de sostenibilidad fiscal.

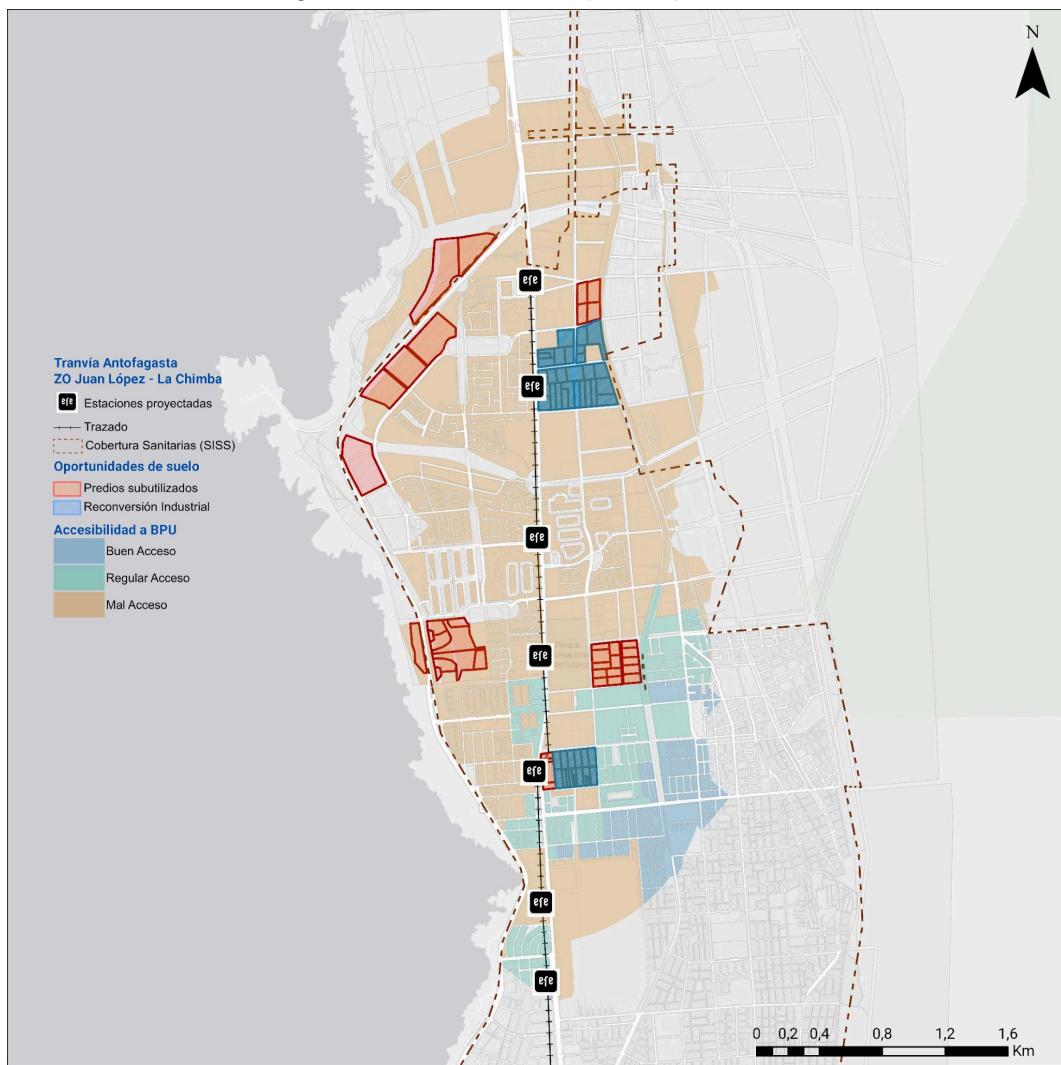
Asimismo, se sugiere que estas zonas cuenten con un sistema de monitoreo y evaluación basado en indicadores de vivienda, empleo, inversión, movilidad y cohesión social. Su eventual monitoreo se debería encontrarse a cargo de los Gobiernos Regionales pero con participación de actores externos (academia, sociedad civil, privados, entre otros) que permita generar información sistemática para seguimiento, transparencia y ajuste de políticas.

Cuando se desarrollan proyectos de infraestructura, estos generan grandes transformaciones urbanas que deben ser aprovechadas para promover integración social, regeneración urbana, creación de nuevos empleos y el desarrollo de equipamientos y servicios, planificando el crecimiento de la ciudad de manera integrada.

Anexo: Revisión de principales Zonas de Oportunidad identificadas

Tranvía Antofagasta, Estaciones Juan López, Plaza Villa Carrizo y la Coipa.

Figura 1: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

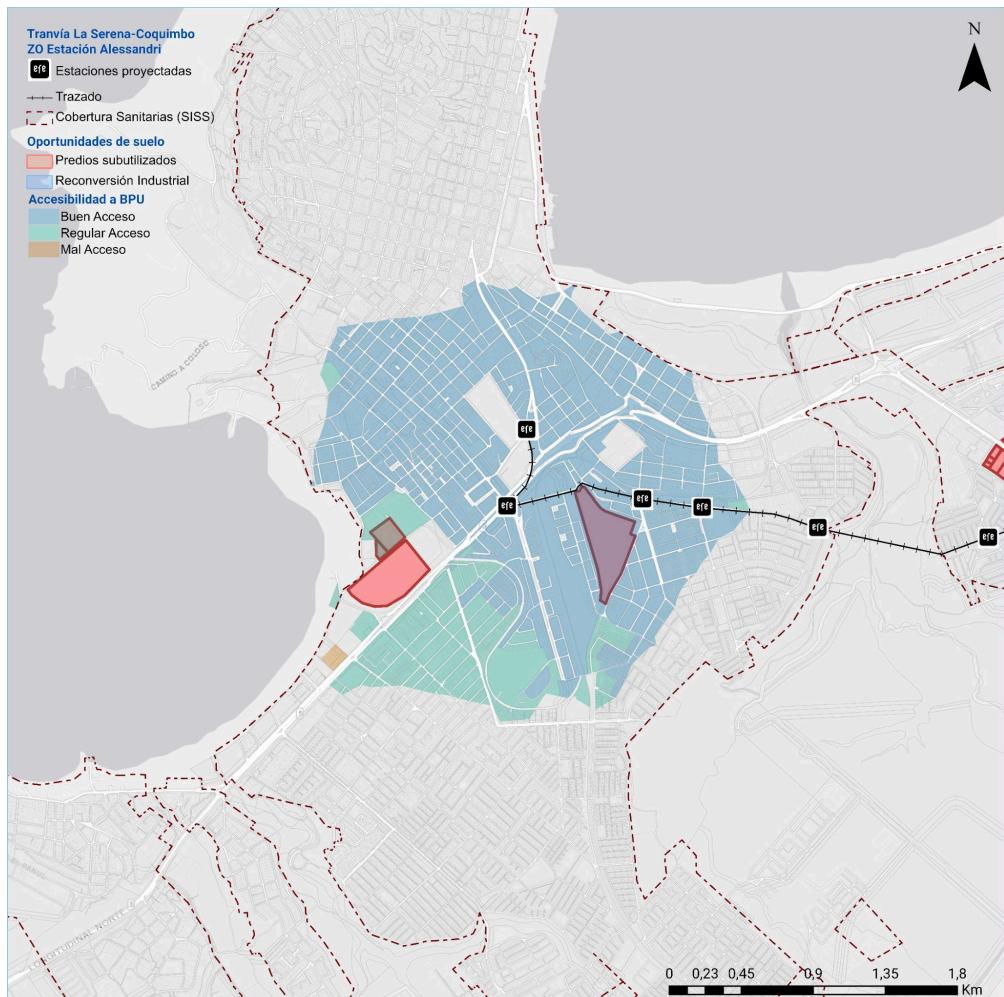
Tabla 1: Detalle suelos de Estación Juan López y Villa Carrizo.

| Estrategia | Suelos Con factibilidad sanitaria | | | Suelos Sin factibilidad sanitaria | | | Total Suelos | | |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|
| | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida Suelos Total (viv) | Cabida propuesta Total (viv) |
| Eriazos y blandos | 34.2 | 14779 | 14853 | 5.9 | 3514 | 3514 | 40.1 | 18293 | 18367 |
| Reconversión industrial | 21.0 | 3341 | 3325 | 0.0 | 0 | 0 | 21.0 | 3341 | 3325 |
| Expansión planificada | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| Total | 55.24 | 18119 | 18178 | 5.86 | 3514 | 3514 | 61.1 | 21633 | 21692 |

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Tranvía La Serena-Coquimbo, Estación Alessandri, Coquimbo

Figura 2: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

Tabla 2: Detalle suelos de Estación Alessandri.

| Estrategia | Suelos Con factibilidad sanitaria | | | Suelos Sin factibilidad sanitaria | | | Total Suelos | | |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|
| | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida Suelos Total (viv) | Cabida propuesta Total (viv) |
| Eriazos y blandos | 19.4 | 2334 | 3593 | 0.0 | 0 | 0 | 19.4 | 2334 | 3593 |
| Reconversión industrial | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| Expansión planificada | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| Total | 19.38 | 2334 | 3593 | 0.00 | 0 | 0 | 19.4 | 2334 | 3593 |

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Merval Extensión Quillota - La Calera, Estación Quillota Sur, Quillota.

Figura 3: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

Tabla 3: Detalle suelos de Estación Quillota Sur.

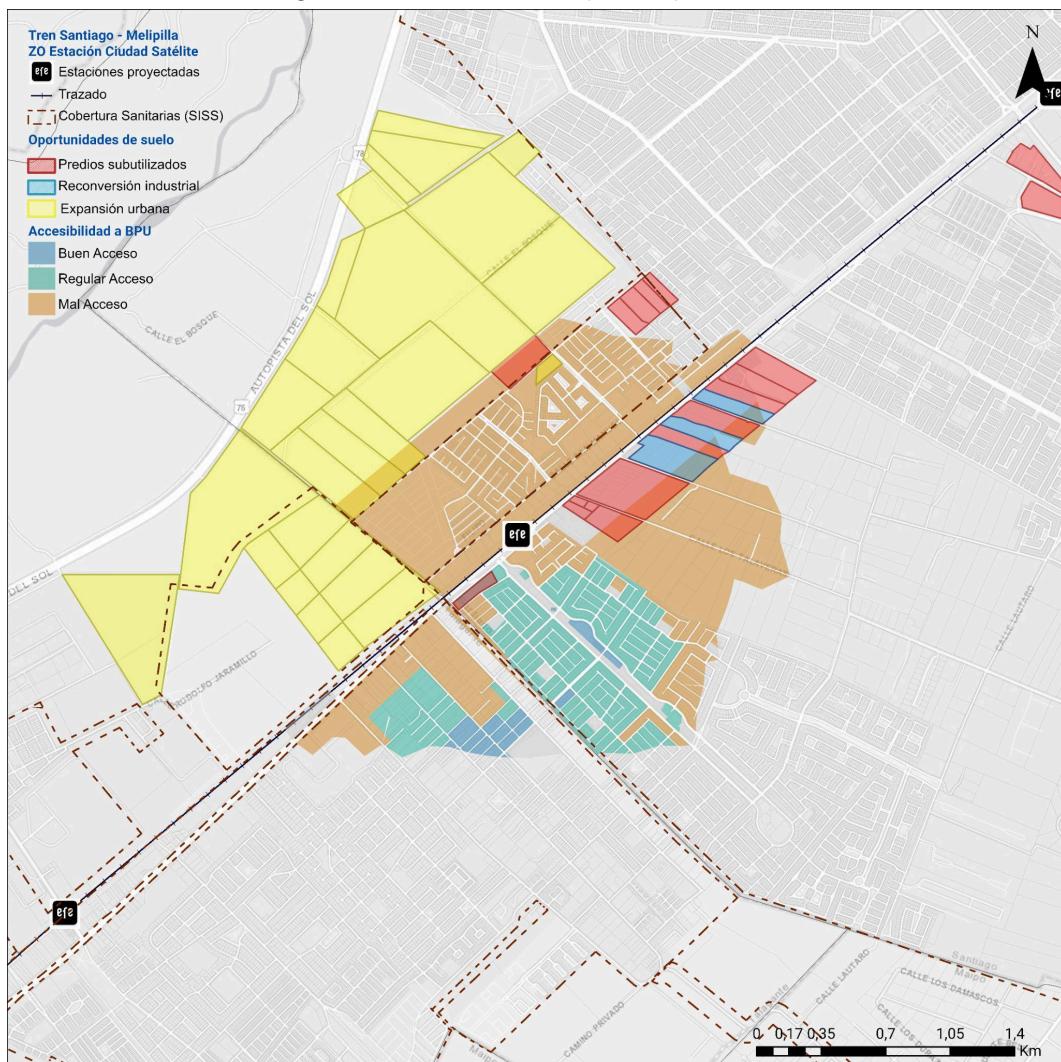
| Estrategia | Suelos Con factibilidad sanitaria | | | Suelos Sin factibilidad sanitaria | | | Total Suelos | | |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|
| | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida Suelos Total (viv) | Cabida propuesta Total (viv) |
| Eriazos y blandos* | 2.2 | 351 | 351 | 32.6 | 2275 | 5483 | 34.8 | 2627 | 5834 |
| Reconversión industrial | 0.0 | 0 | 0 | 5.7 | 0 | 859 | 5.7 | 0 | 859 |
| Expansión planificada | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| Total | 2.16 | 351 | 351 | 38.34 | 2275 | 6342 | 40.5 | 2627 | 6693 |

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

* PRC en proceso de actualización

Tren Santiago-Melipilla, Estación Ciudad Satélite, Maipú y Padre Hurtado.

Figura 4: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

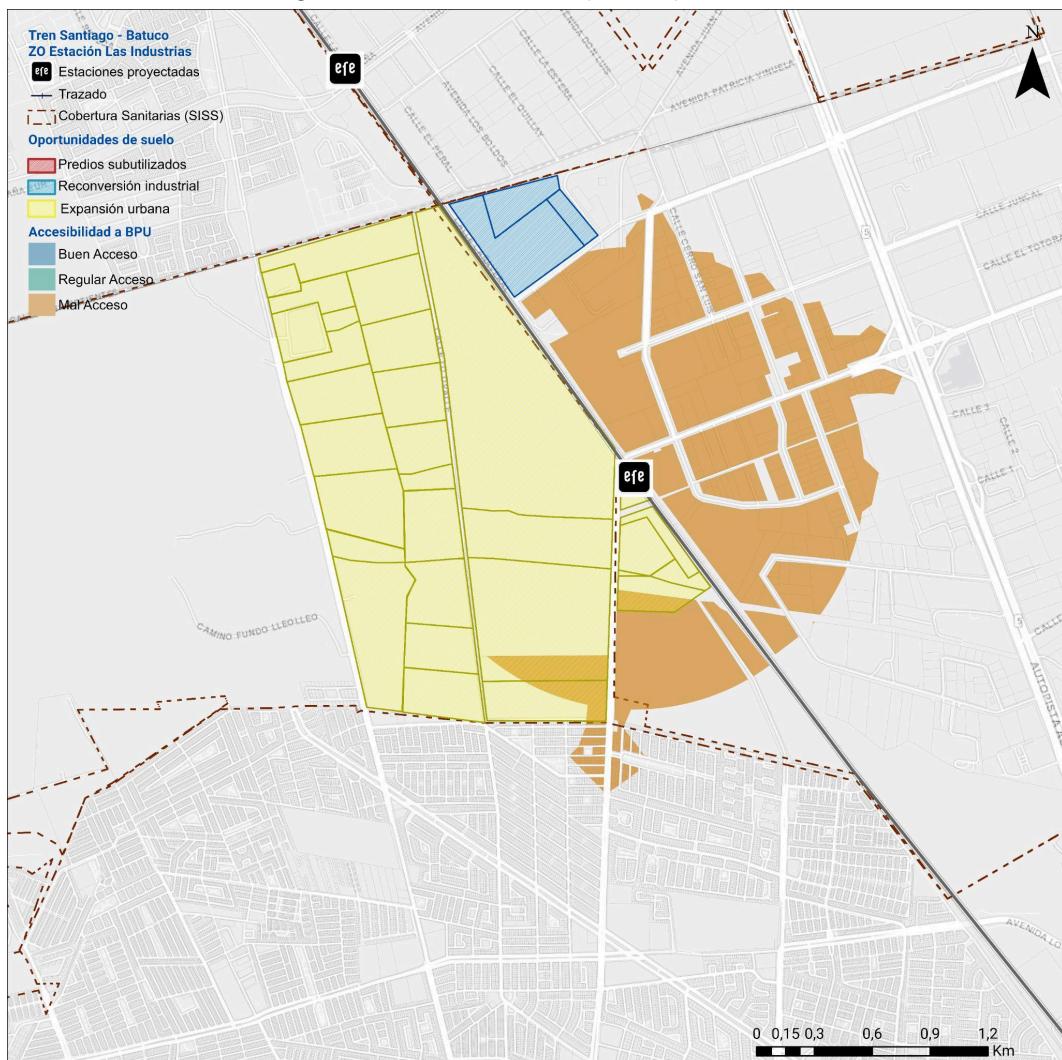
Tabla 4: Detalle suelos de Estación Ciudad Satélite.

| Estrategia | Suelos Con factibilidad sanitaria | | | Suelos Sin factibilidad sanitaria | | | Total Suelos | | |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|
| | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida Suelos Total (viv) | Cabida propuesta Total (viv) |
| Eriazos y blandos | 10.3 | 350 | 1535 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10.3 | 350 | 1535 |
| Reconversión industrial | 32.2 | 0,0 | 4818 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 32.2 | 0,0 | 4818 |
| Expansión planificada | 75.0 | 2531 | 11245 | 133.0 | 0,0 | 19943 | 208.0 | 2531 | 31188 |
| Total | 117.43 | 2881 | 17598 | 132.99 | 0.0 | 19943 | 250.42 | 2881 | 37541 |

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Tren Santiago-Batuco, Estación Las Industrias, Quilicura.

Figura 5: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

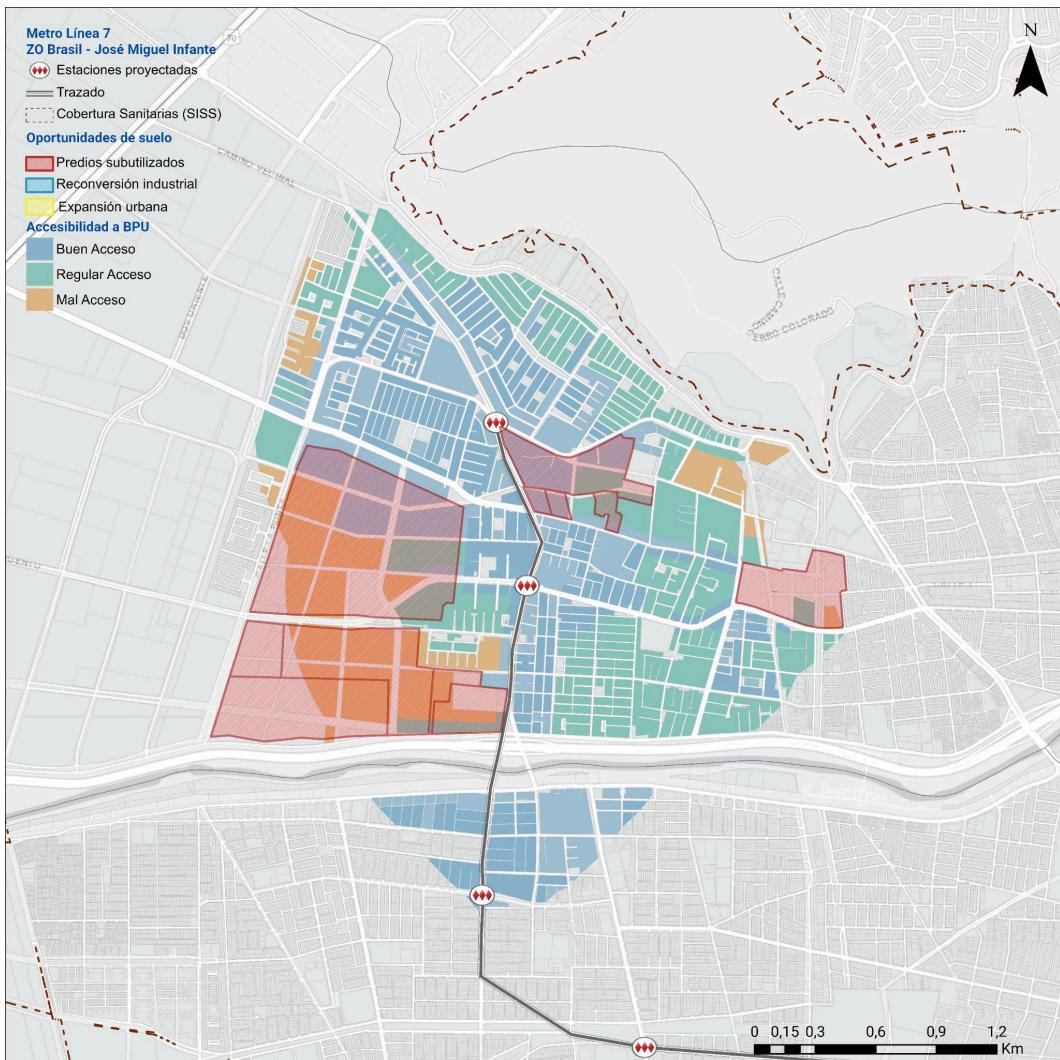
Tabla 5: Detalle suelos de Estación Las Industrias.

| Estrategia | Suelos Con factibilidad sanitaria | | | Suelos Sin factibilidad sanitaria | | | Total Suelos | | |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|
| | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida Suelos Total (viv) | Cabida propuesta Total (viv) |
| Eriazos y blandos | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| Reconversión industrial | 17.9 | 0 | 2688 | 0.0 | 0 | 0 | 17.9 | 0 | 2688 |
| Expansión planificada | 12.6 | 18 | 986 | 115.6 | 461 | 17339 | 128.2 | 478 | 18325 |
| Total | 30.5 | 18 | 3674 | 116 | 461 | 17339 | 146.1 | 478 | 21013 |

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Metro Línea 7, Estaciones J.M. Infante y Brasil

Figura 6: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

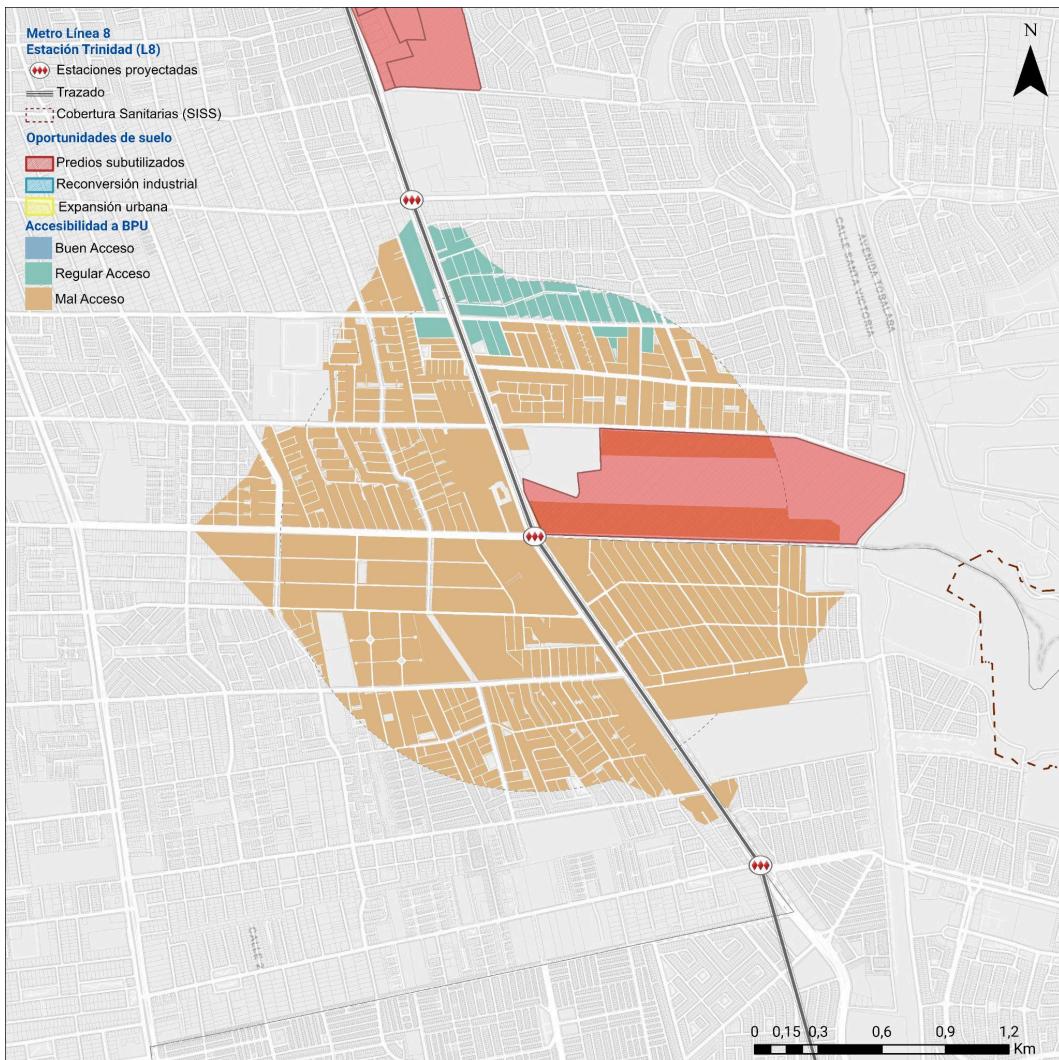
Tabla 6: Detalle suelos de Estaciones José Miguel Infante y Brasil.

| Estrategia | Suelos Con factibilidad sanitaria | | | Suelos Sin factibilidad sanitaria | | | Total Suelos | | |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|
| | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida Suelos Total (viv) | Cabida propuesta Total (viv) |
| Eriazos y blandos | 96.7 | 21379 | 48345 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 96.7 | 21379 | 48345 |
| Reconversión industrial | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Expansión planificada | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Total | 96.7 | 21379 | 48345 | 0 | 0 | 0 | 96.7 | 21379 | 48345 |

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Metro Línea 8, Estación Trinidad, La Florida.

Figura 7: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

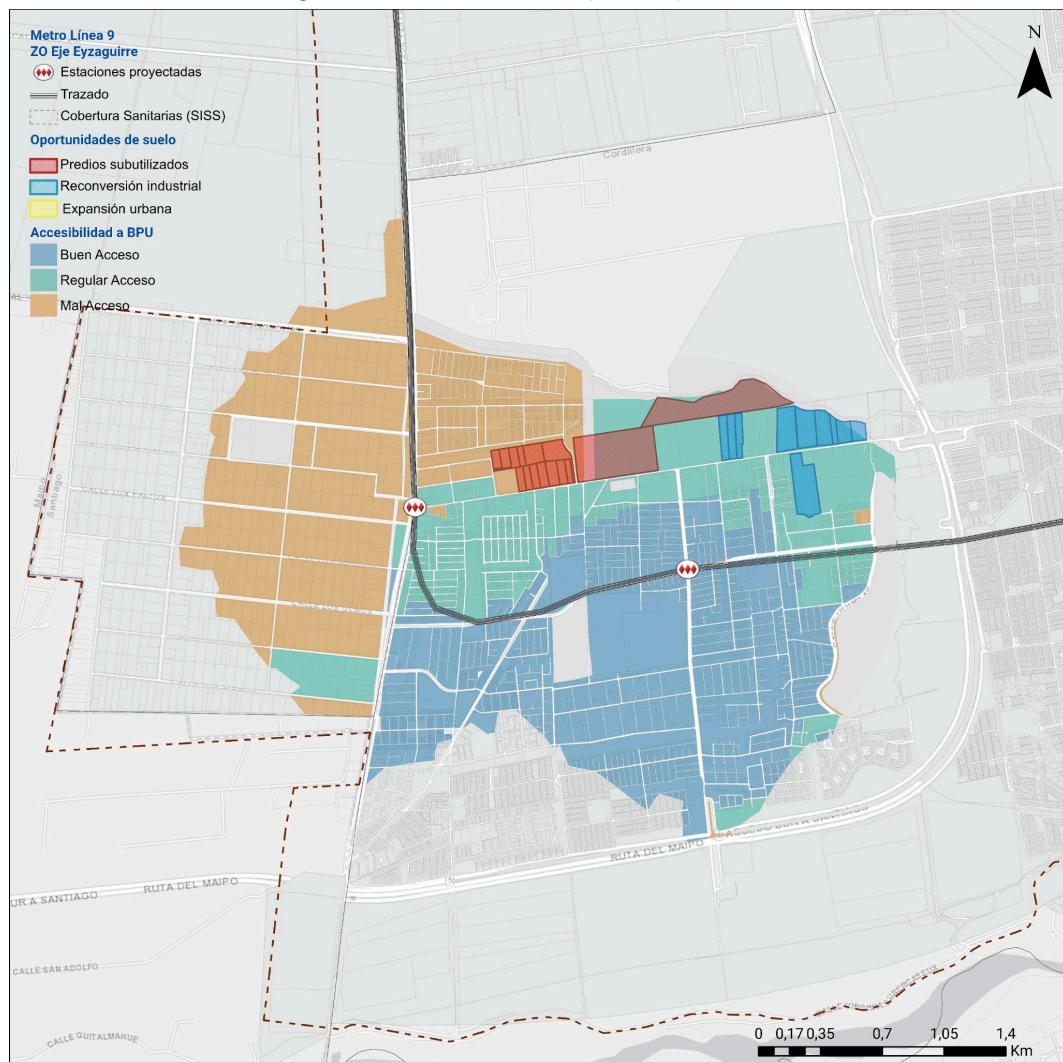
Tabla 7: Detalle suelos de Estación Trinidad.

| Estrategia | Suelos Con factibilidad sanitaria | | | Suelos Sin factibilidad sanitaria | | | Total Suelos | | |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|
| | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida Suelos Total (viv) | Cabida propuesta Total (viv) |
| Eriazos y blandos | 22.3 | 1952 | 11152 | 0.0 | 0 | 0 | 22.3 | 1952 | 11152 |
| Reconversión industrial | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| Expansión planificada | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| Total | 22.31 | 1952 | 11152 | 0.00 | 0 | 0 | 22.3 | 1952 | 11152 |

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Metro Línea 9, Eje Eyzaguirre, Puente Alto.

Figura 8: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

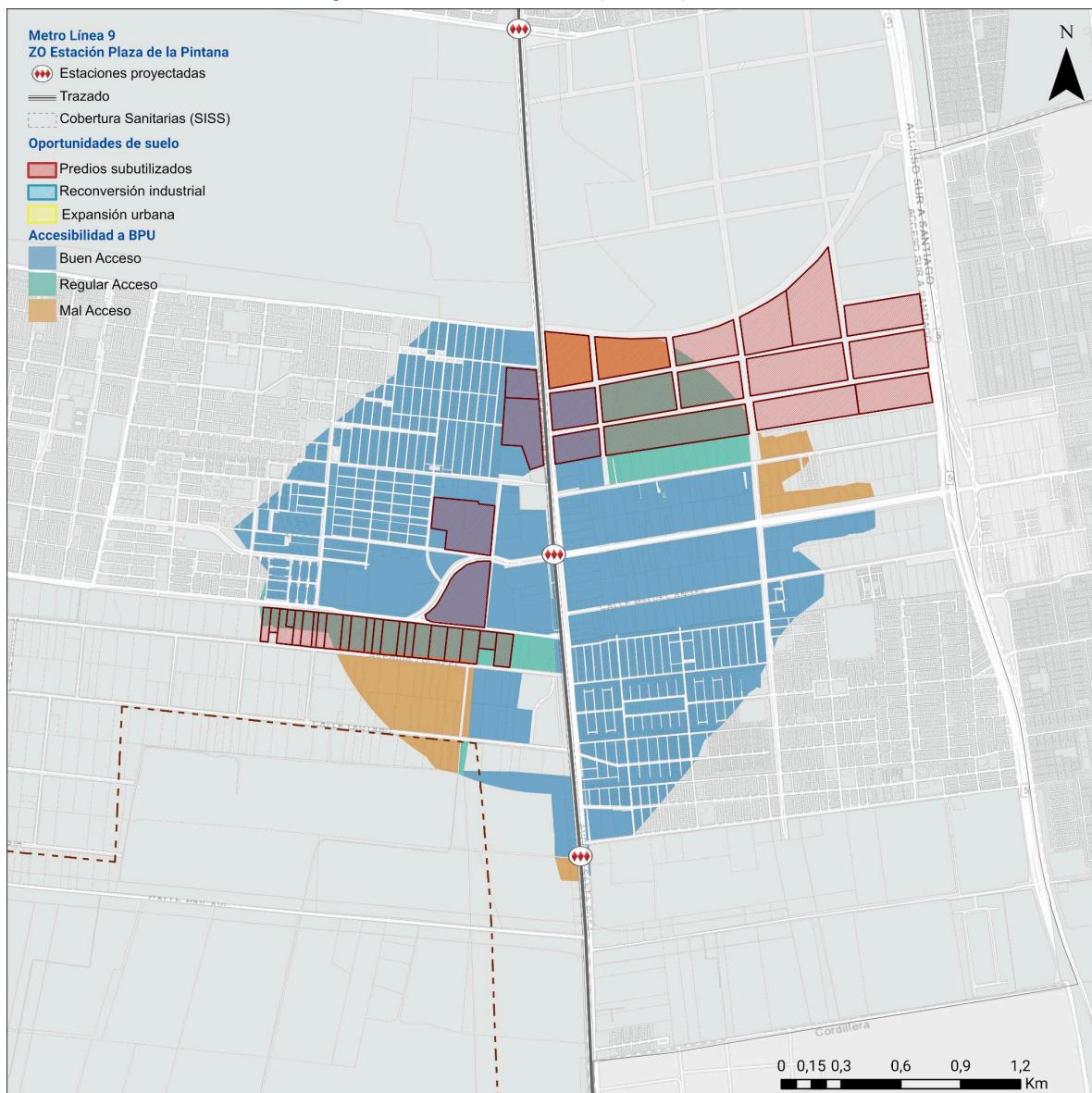
Tabla 8: Detalle suelos de Estación Eyzaguirre.

| Estrategia | Suelos Con factibilidad sanitaria | | | Suelos Sin factibilidad sanitaria | | | Total Suelos | | |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|
| | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida Suelos Total (viv) | Cabida propuesta Total (viv) |
| Eriazos y blandos | 6.4 | 368 | 3206 | 0.0 | 0 | 0 | 6.4 | 368 | 3206 |
| Reconversión industrial | 11.3 | 323 | 5621 | 0.0 | 0 | 0 | 11.3 | 323 | 5621 |
| Expansión planificada | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| Total | 17.7 | 691 | 8827 | 0 | 0 | 0 | 17.7 | 691 | 8827 |

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Metro Línea 9, Estación Plaza de la Pintana, La Pintana.

Figura 9: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

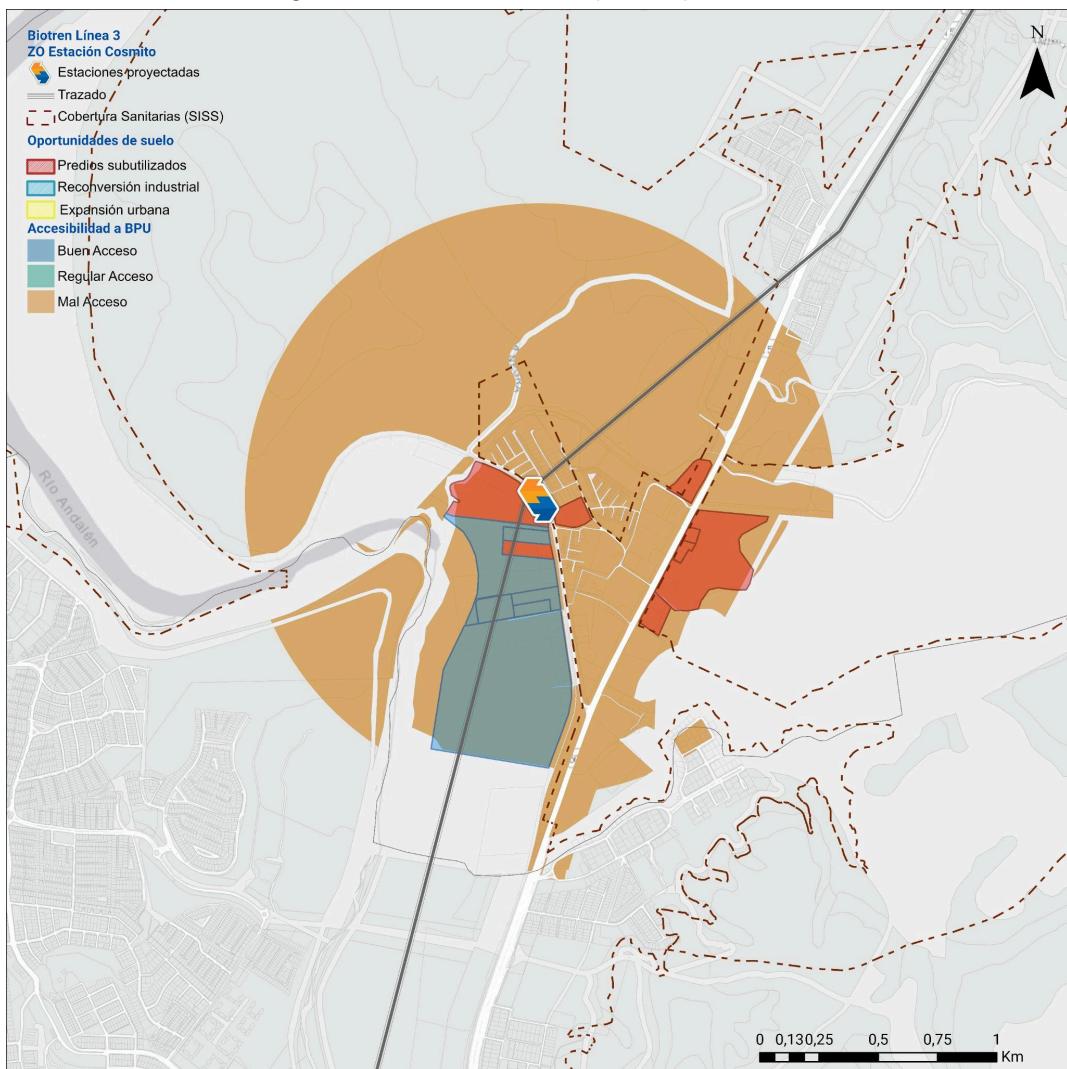
Tabla 9: Detalle suelos de Estación La Pintana.

| Estrategia | Suelos Con factibilidad sanitaria | | | Suelos Sin factibilidad sanitaria | | | Total Suelos | | |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|
| | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida Suelos Total (viv) | Cabida propuesta Total (viv) |
| Eriazos y blandos | 102.4 | 14353 | 43672 | 0.0 | 0 | 0 | 102.4 | 14353 | 43672 |
| Reconversión industrial | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| Expansión planificada | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| Total | 102.4 | 14353 | 43672 | 0.00 | 0 | 0 | 102.4 | 14353 | 43672 |

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Biotren Línea 3, Estación Cosmito, Penco

Figura 10: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

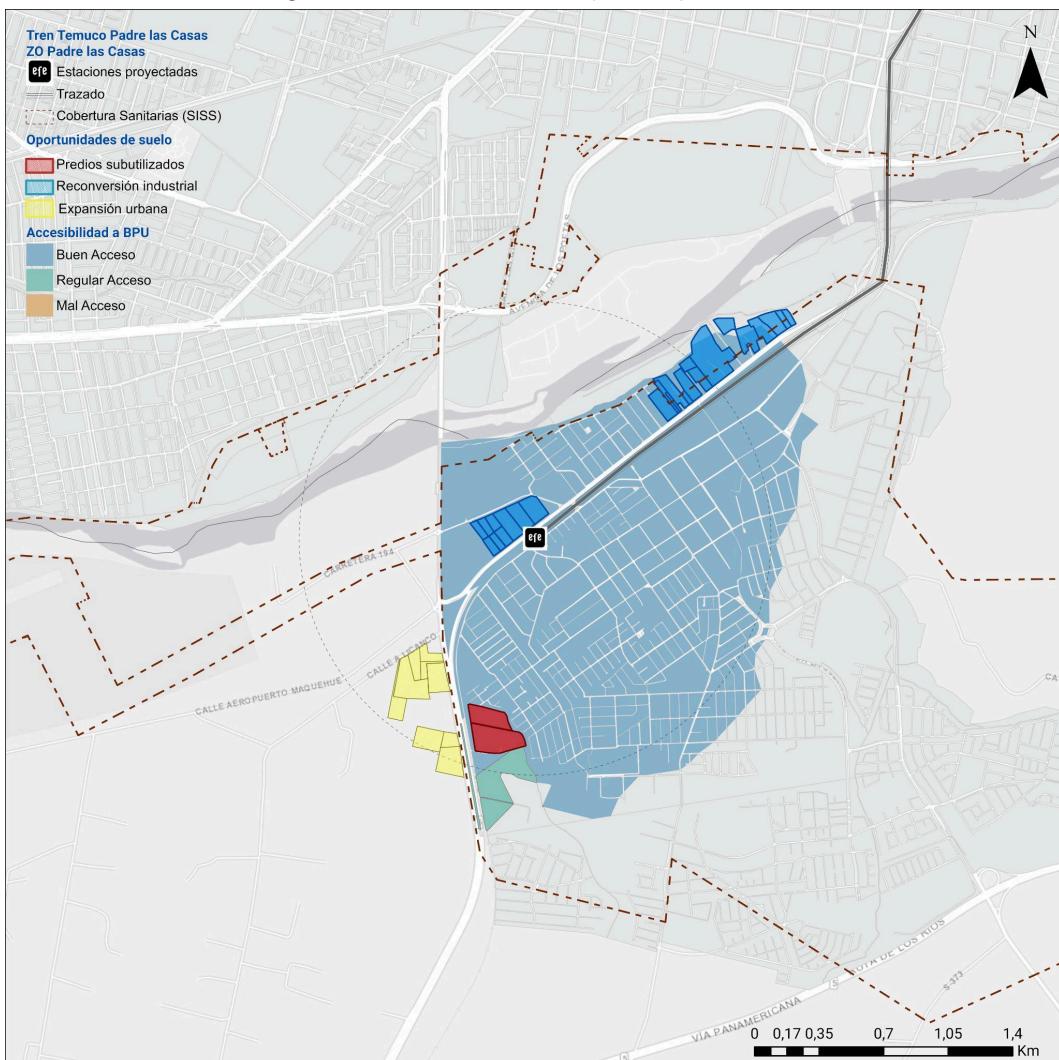
Tabla 10: Detalle suelos de Estación Cosmito.

| Estrategia | Suelos Con factibilidad sanitaria | | | Suelos Sin factibilidad sanitaria | | | Total Suelos | | |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|
| | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida Suelos Total (viv) | Cabida propuesta Total (viv) |
| Eriazos y blandos | 10.1 | 1027 | 1513 | 0.0 | 0 | 0 | 10.1 | 1027 | 1513 |
| Reconversión industrial | 33.2 | 0 | 4983 | 0.0 | 0 | 0 | 33.2 | 0 | 4983 |
| Expansión planificada | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| Total | 43.4 | 1027 | 6496 | 0.00 | 0 | 0 | 43.4 | 1027 | 6496 |

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Tren Temuco - Padre Las Casas, Estación Padre las Casas

Figura 11: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

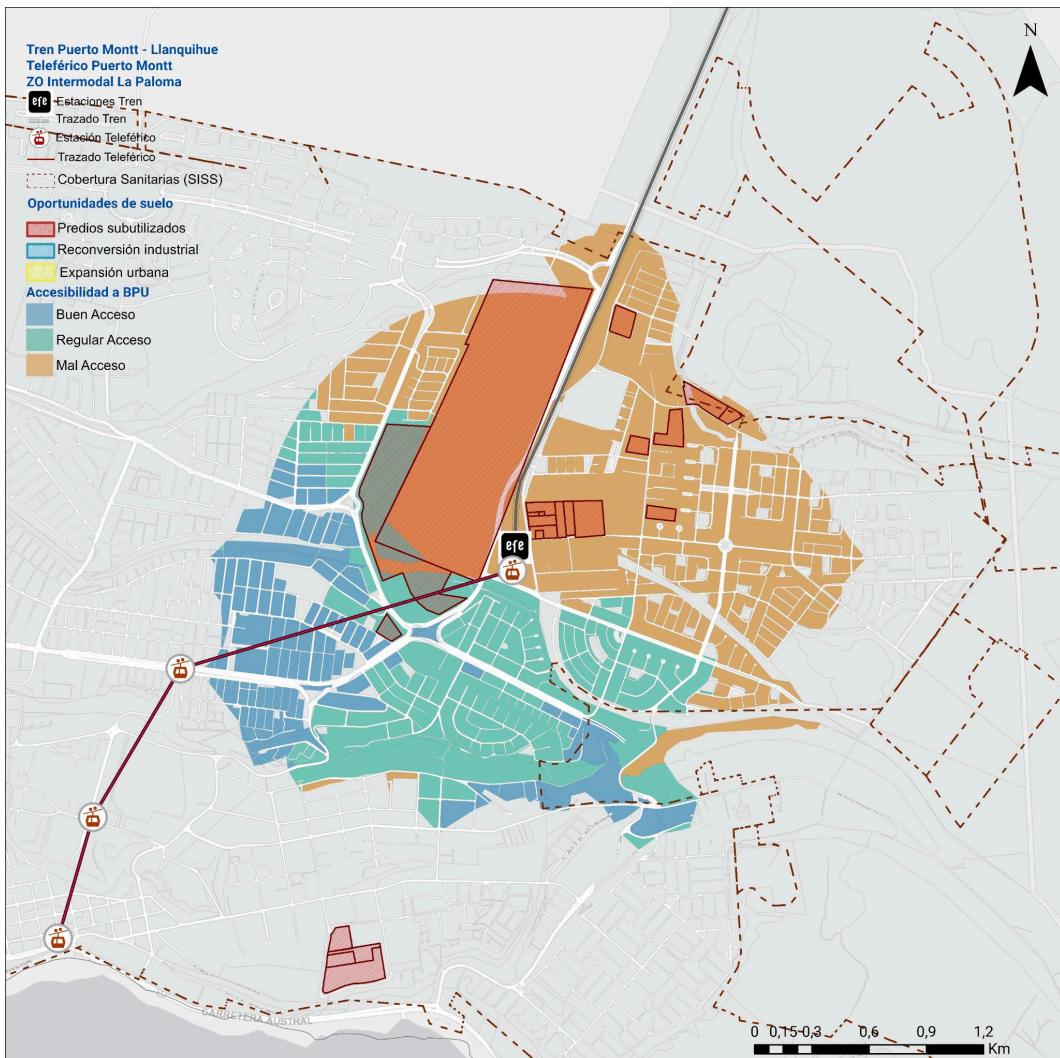
Tabla 11: Detalle suelos de Estación Padre las Casas.

| Estrategia | Suelos Con factibilidad sanitaria | | | Suelos Sin factibilidad sanitaria | | | Total Suelos | | |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|
| | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida Suelos Total (viv) | Cabida propuesta Total (viv) |
| Eriazos y blandos | 3.3 | 207 | 496 | 0.0 | 0 | 0 | 3.3 | 207 | 496 |
| Reconversión industrial | 12.0 | 750 | 1796 | 0.7 | 42 | 101 | 12.7 | 792 | 1897 |
| Expansión planificada | 0.0 | 0 | 0 | 7.1 | 0 | 1067 | 7.1 | 0 | 1067 |
| Total | 15.3 | 956 | 2292 | 7.82 | 42 | 1168 | 23.2 | 999 | 3460 |

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Tren Puerto Montt - Llanquihue / Teleférico Puerto Montt, Estación La Paloma

Figura 12: Accesibilidad a BPU y suelos potenciales.



Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SIEDU (2020).

Tabla 12: Detalle suelos de Estación Intermodal La Paloma.

| Estrategia | Suelos Con factibilidad sanitaria | | | Suelos Sin factibilidad sanitaria | | | Total Suelos | | |
|-------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------------|
| | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida suelos (viv) | Cabida propuesta (viv) | Superficie (Ha) | Cabida Suelos Total (viv) | Cabida propuesta Total (viv) |
| Eriazos y blandos | 65.41 | 22007 | 22007 | 0 | 0 | 0 | 65.4 | 22007 | 22007 |
| Reconversión industrial | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| Expansión planificada | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| Total | 65.41 | 22007 | 22007 | 0.00 | 0 | 0 | 65.41 | 22007 | 22007 |

Fuente: Elaboración propia en base a SII, levantamiento de suelos a través de Felt.com y SISS (2024).

Zonas de Oportunidad

en torno a proyectos
de infraestructura de
Transporte Público