



ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE PURRANQUE

---

## **PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE REGIÓN DE LOS LAGOS**

**MEMORIA EXPLICATIVA**  
**Estudios Especiales del Plan**

**ESTUDIO DE CAPACIDAD VIAL**

**NOVIEMBRE 2019**

---

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE  
MEMORIA EXPLICATIVA

---



PROFESIONAL RESPONSABLE:  
Irene Baeza Pinto, Ingeniero Civil

DOCUMENTO DE CONSULTA

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.	INTRODUCCIÓN .....	1
2.	METODOLOGÍA .....	1
2.1	METODOLOGÍA DE LOS ESTUDIOS DE CAPACIDAD VIAL SEGÚN EL TIPO DE COMUNA .....	2
3.	CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL .....	3
3.1	OFERTA DE TRANSPORTE .....	3
3.1.1.	Intercomunal .....	3
3.1.2.	Comunal .....	7
3.1.3.	Urbana .....	8
3.2	DEMANDA DE TRANSPORTE .....	16
3.2.1.	Parque Vehicular .....	16
3.2.2.	Flujos Vehiculares .....	17
3.2.3.	Censos de Tránsito .....	20
4.	EL PLAN .....	24
4.1	GENERALIDADES .....	24
4.2	ESTRUCTURACIÓN GENERAL DEL PLAN .....	24
4.3	VIALIDAD ESTRUCTURANTE DE LAS ÁREAS URBANAS .....	26
4.3.1.	Purranque .....	26
4.3.2.	Corte Alto .....	28
5.	CONCLUSIONES SOBRE FACTIBILIDAD VIAL .....	30
6.	ANEXO: VÍAS ESTRUCTURANTES DEL PLAN .....	32

## 1. INTRODUCCIÓN

El presente documento corresponde al Estudio de Capacidad Vial, que es parte de los tres Estudios Especiales del Plan Regulador Comunal de Purranque, realizado en concordancia con las indicaciones estipuladas en el artículo 2.1.10 letra d) de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC).

El objetivo principal del estudio es determinar la capacidad de transporte de la red vial estructurante propuesta por el Plan Regulador Comunal, en el marco de las perspectivas de desarrollo definidas por dicho Plan. Por lo tanto, la idea fundamental es determinar que la red vial jerarquizada que se propone (en un horizonte de por lo menos 10 años, según lo establece la OGUC), sea capaz de absorber los flujos generados/atraídos por las actividades presentes y proyectadas en el área de estudio, prestando un nivel de servicio adecuado a los usuarios.

También se incluyen consideraciones y proposiciones en función del contexto y emplazamiento específico de las áreas urbanas comunales y las implicancias de la propuesta de Plan Regulador Comunal, que en este caso corresponde a las localidades de Purranque y Corte Alto.

## 2. METODOLOGÍA

En términos generales, para la realización de un estudio de capacidad vial se considera el desarrollo de las etapas que se listan a continuación:

- I. Recolección de Información
- II. Caracterización de la Situación Actual
- III. Definición del Escenario de Desarrollo Urbano Comunal
- IV. Análisis de Factibilidad Vial

La etapa de recolección de información consiste en la reunión de los antecedentes existentes, tanto a nivel municipal como de otros organismos públicos, que pueden disponer de información relevante para los fines del presente estudio. La información principal que se obtiene en esta fase corresponde a datos relacionados con los Instrumentos de Planificación Territorial vigentes, los recorridos de servicios de transporte público, información demográfica, entre otros.

La etapa de caracterización de la situación actual tiene como fuente principal de información el levantamiento realizado en terreno de la descripción física de la red vial existente, la cual es complementada con antecedentes recopilados acerca de trazados y frecuencias de servicios de transporte público mayor y menor, así como también información de flujos vehiculares. Esta información tiene por finalidad generar una perspectiva clara de la situación actual de la oferta y demanda de transporte en el área de estudio.

La tercera etapa a seguir corresponde a una fase de identificación de las características del escenario de desarrollo urbano propuesto por el nuevo PRC, que servirá para definir las características de la vialidad propuesta por dicho plan, cuyas particularidades serán analizadas.

Finalmente, la última etapa consiste en el análisis a futuro de las condiciones de la red vial de acuerdo a la localización de los desarrollos definidos por el nuevo PRC.

En este informe se presenta el estudio, ordenado de acuerdo a los puntos definidos en la metodología de cálculo de capacidad vial de planes reguladores que fue descrita anteriormente.

## 2.1 METODOLOGÍA DE LOS ESTUDIOS DE CAPACIDAD VIAL SEGÚN EL TIPO DE COMUNA

La metodología para la elaboración de un Estudio de Capacidad Vial (ECV) se encuentra orientada por el documento “Capacidad Vial de Planes Reguladores. Metodología de Cálculo”, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU, 1997), elaborado por la empresa consultora CEC Ltda., el que, hasta la fecha, es el único referente metodológico oficial para la elaboración de este tipo de estudios.

El documento mencionado anteriormente, establece metodologías diferenciadas de acuerdo a la cantidad de población, el nivel de urbanización (o cuanta población se emplaza en asentamientos urbanos) y la vocación económica de la comuna donde se aplica el Plan Regulador Comunal. Así, el manual establece:

- Una metodología para Comunas Metropolitanas, con una población superior a los 500.000 habitantes, reglamentadas por un Plan Regulador Metropolitano, que cuenta con el apoyo fundamental de la información proveniente de Modelos Estratégicos que simulan la operación del sistema de transporte con el uso de herramientas computacionales, como por ejemplo los modelos ESTRAUS y ESTRAVAL, aplicados en las áreas metropolitanas de Santiago y Valparaíso, respectivamente.
- Una metodología para Comunas Intermedias, correspondientes a comunas con una fuerte concentración de población, que oscila entre los 30.000 y 250.000 habitantes, cuyo territorio puede formar parte de un Plan Regulador Intercomunal, y cuya metodología incluye un número considerable y *ad hoc* de puntos de conteo de flujos vehiculares además de la aplicación de encuestas de Origen y Destino, encuestas en puntos de red, entre otros medios de análisis. Para ciudades de tamaño medio también se ha aplicado el modelo VIVALDI, que fue diseñado para analizar y evaluar planes estratégicos de transporte urbano<sup>1</sup>.
- Una metodología para Comunas Menores, que poseen menos de 30.000 habitantes, como es el caso de la comuna de Purranque, donde el énfasis del análisis radica en información de oferta y demanda, como la caracterización de la accesibilidad y conectividad, la red vial existente, del parque vehicular, y el análisis de flujos a partir de fuentes secundarias de información. El documento MINVU sugiere el uso de la encuesta de usuarios EODUR, que hoy día es sustituida, particularmente en el caso de las Comunas Menores cuya red vial es determinada por los Caminos Nacionales, por los Planes Regionales de Transporte Público y los Censos de Vialidad, entre otras herramientas provistas por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas. Adicionalmente, la metodología MINVU hace especial alusión a la predicción de la demanda y las medidas del Plan Regulador como herramienta de análisis y exploración de soluciones viales.

Así, en el caso de la comuna de Purranque, que es conformada por un territorio eminente rural y posee asentamientos que corresponden a un área urbana menor, no corresponde un análisis de factibilidad vial mediante modelaciones de capacidad vial, sino más bien una caracterización del sistema global de transporte comuna, específicamente en relación a las áreas urbanas de Purranque y Corte Alto. En este sentido, es relevante la correcta identificación de la trama vial presente en estos asentamientos urbanos, situación que se encuentra abordada por el actual ECV.

---

<sup>1</sup> Los Planes Estratégicos de Transporte Urbano corresponden a conjuntos de proyectos y políticas de transporte tales como ampliaciones de ejes viales, corredores segregados de buses, integración tarifaria en transporte público, impuestos a los combustibles, relocalización poblacional, entre otros. El modelo VIVALDI ha sido usado en la formulación de Planes Maestros de Desarrollo del Sistema de Transporte en 20 ciudades de tamaño medio del país: Arica, Iquique, Calama, Antofagasta, Copiapó, Coquimbo - La Serena, San Antonio, Rancagua, Curicó, Talca, Linares, Chillán, Los Ángeles, Angol, Temuco, Valdivia, Osorno, Puerto Montt y Punta Arenas.

## PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE

### MEMORIA EXPLICATIVA

El presente ECV incluye en un anexo la clasificación vial de acuerdo al capítulo 3 de la OGUC, expresado en el listado de vialidad estructurante definida por el Plan (nuevo PRC). Esta información es complementaria a los otros antecedentes del Plan, los que se encuentran contenidos en la Memoria Explicativa, Ordenanza y Planos. En estos dos últimos, se representa los anchos entre líneas oficiales establecidos por el Plan.

La capacidad de las vías existentes es parte del proceso de diseño del Plan, en cuanto a definición de la vialidad estructurante, que reconoce por un lado las vías existentes (clasificando la red vial presente de acuerdo al capítulo 3 del OGUC), mientras por otro, establece las nuevas vías (declaratorias de utilidad pública, de acuerdo al artículo 59 de la LGUC<sup>2</sup>), que permiten aportar mayor fluidez y conectividad a las áreas consolidadas de sus asentamientos urbanos (Purranque y Corte Alto), con respecto a los sectores previstos para el crecimiento urbano, además de su vinculación con la red vial comunal.

## 3. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

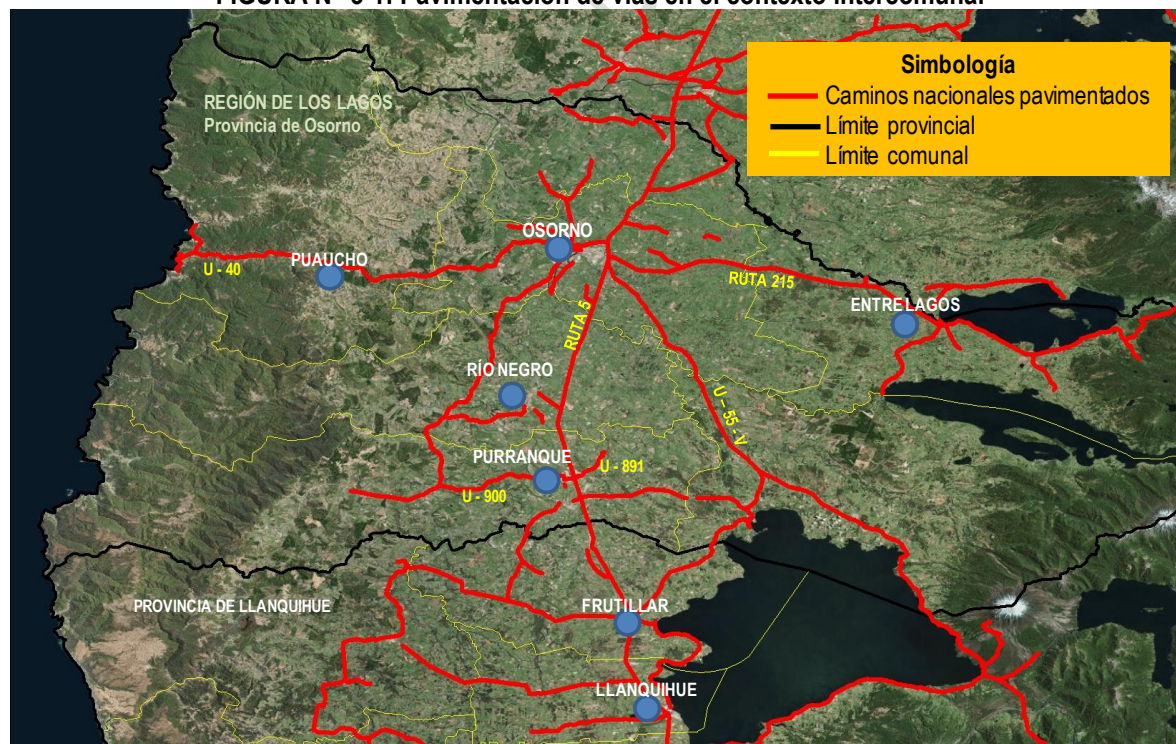
### 3.1 OFERTA DE TRANSPORTE

#### 3.1.1. Intercomunal

##### a) Red vial y su relación con los caminos nacionales. Conectividad interprovincial

La red vial intercomunal de la Provincia de Osorno presenta a la Ruta 5 (camino nacional) como la principal vía que la conecta con las provincias y regiones colindantes. A su vez, la Ruta 5 articula el territorio provincial desde la comuna de San Pablo, por el norte, hasta la comuna de Purranque, por el sur (ver siguiente figura).

**FIGURA N° 3-1: Pavimentación de vías en el contexto intercomunal**



Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth y Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)

<sup>2</sup> Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC).

## PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE

### MEMORIA EXPLICATIVA

En el siguiente cuadro se muestran las distancias, el tiempo de viaje estimado y la tasa de movilidad entre la ciudad de Purranque y algunas localidades o ciudades de la región.

**CUADRO N° 3-1: Distancias y tiempos entre la ciudad de Purranque y otras ciudades de la región**

Destino		Distancia (km)	Tiempo (min)	Tasa (km/min)
Provincia	Ciudad			
Osorno	Entre Lagos	85,7	62	1,38
Osorno	Puyehue	89,8	72	1,25
Llanquihue	Llanquihue	45,5	37	1,23
Llanquihue	Puerto Montt	70,1	62	1,13
Osorno	Osorno	42,8	38	1,13
Osorno	Puacho	81,2	80	1,02
Osorno	Puerto Octay	29,5	30	0,98
Llanquihue	Frutillar	32	34	0,94
Osorno	Río Negro	23,4	26	0,90
Chiloé	Ancud	161	184	0,88

Fuente: Elaboración propia, con base en <http://www.vialidad.cl/productosyservicios/Paginas/Distancias.aspx>

Como se puede observar, la ciudad de Purranque cuenta con una mayor tasa de movilidad hacia las ciudades que cuentan con una mejor conectividad.

En particular, la localidad de Entre Lagos cuenta con una alta tasa de movilidad desde Purranque, considerando que la manera más eficiente para acceder a ella desde la ciudad de Purranque es utilizando la Ruta 5 y la Ruta 215, ambas vías de alto estándar. En cambio, las localidades que se encuentran alejadas de la Ruta 5, como Río Negro y Puerto Octay, ambas ubicadas en la provincia de Osorno, cuentan con una menor tasa de movilidad.

#### **b) Transporte público provincial**

##### **Transporte terrestre**

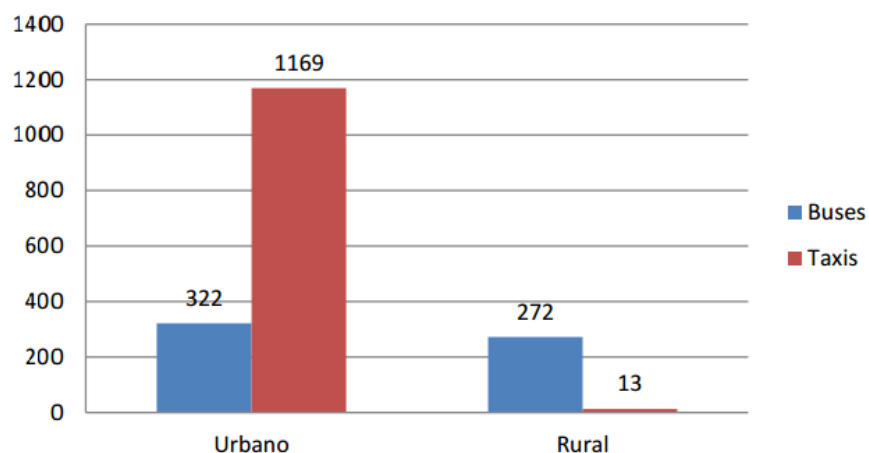
Con respecto a la modalidad de transporte en el ámbito urbano, en la provincia de Osorno hay una predominancia del modo de taxi, con una flota de 1.182 vehículos, superior a la flota de buses que cuenta con 594 vehículos<sup>3</sup>.

Pero en el ámbito rural, esta tendencia se invierte y el parque de buses supera ampliamente al modo taxi colectivo rural.

<sup>3</sup> Plan de Transporte Público Regional Región de Los Lagos. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. 2016

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE  
MEMORIA EXPLICATIVA

**FIGURA N° 3-2: Provincia de Osorno. Flota por modalidad y ámbito territorial**



Fuente: Plan de Transporte Público Regional Región de Los Lagos. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. 2016

▪ Transporte terrestre urbano

En la provincia de Osorno se dispone de transporte urbano en las comunas de Osorno, Puerto Octay, Purranque, Puyehue y Río Negro, según la siguiente distribución según tipo de transporte.

**CUADRO N° 3-2: Distribución modal del transporte urbano provincial**

Zona I: Provincia de Osorno	Transporte Mayor (N° Buses)	Transporte Menor (N° Taxis)		
		Colectivos	Básicos	Ejecutivos
Servicios	10	16	-	-
Flota	322	987	153	29

Fuente: Plan Regional de Transporte, Región de Los Lagos. 2016

i. Transporte Mayor

En la provincia de Osorno sólo existe Transporte Mayor Urbano en las ciudades de Osorno y Purranque, concentrándose el porcentaje en la ciudad de Osorno, con un 99% del total provincial.

**CUADRO N° 3-3: Características del transporte urbano en las ciudades de Osorno y Purranque**

Transporte Mayor Urbano	Osorno	Purranque
Buses Vigentes	320	2
Líneas / Servicios inscritos	9	1
Promedio Antigüedad Buses	12,9	22

Fuente: Plan Regional de Transporte, Región de Los Lagos. 2016

ii. Transporte Menor

La oferta de servicios de taxis se encuentra en las ciudades de Osorno, Puerto Octay, Purranque, Puyehue y Río Negro, y se distribuye en los siguientes sub-modos:



PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE  
MEMORIA EXPLICATIVA

**CUADRO N° 3-4: Taxis según modalidad. Ciudades de Osorno, Puerto Octay, Purranque, Puyehue y Río Negro**

Modo	Submodo	N° servicios vigentes	Antigüedad promedio de la flota	N° vehículos vigentes
Taxi	Colectivo	16	6,24	987
	Básico		5,4	153
	Ejecutivo		2,5	29
<b>Total</b>				1.169

Fuente: Plan Regional de Transporte, Región de Los Lagos. 2016

▪ Transporte terrestre rural

El transporte público en la zona rural tiene características inversas al de la zona urbana. En este caso, se observa una alta diferencia de servicios entre tipos de transporte. Los servicios rurales de buses superan altamente a los de taxis colectivos, con una partición modal de un 90% y 10%, respectivamente. En cuanto a la flota, también se aprecia una mayor cantidad de buses (95%) que de taxis colectivos.

**CUADRO N° 3-5: Transporte Mayor y Menor. Área Rural Provincia de Osorno**

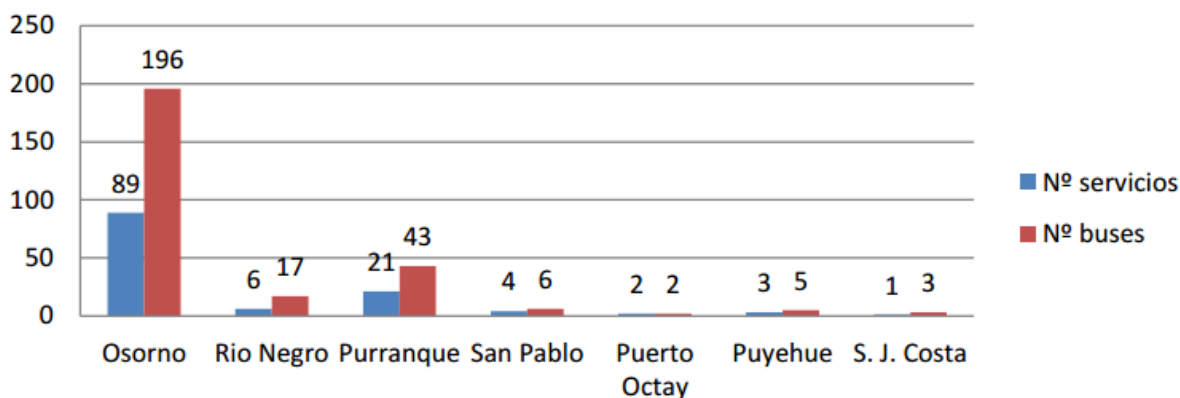
Zona I: Provincia de Osorno	Transporte mayor (N° buses)	Transporte menor (N° taxis colectivos)
Servicios	126	13
Flota	272	13

Fuente: Plan Regional de Transporte, Región de Los Lagos. 2016

i. Transporte Mayor Rural

En la provincia de Osorno, se registran 126 servicios rurales, con 272 buses inscritos, concentrándose el 72% de la flota en la comuna de Osorno. La comuna de Purranque presenta 21 servicios y 43 buses, correspondientes al 15,8 % de los buses e transporte público provincial.

**FIGURA N° 3-3: Flota de Transporte Mayor Rural por comuna**



Fuente: Plan Regional de Transporte, Región de Los Lagos. 2016

Adicionalmente, existe un servicio de transporte rural subsidiado por MTT, que permite la conectividad de los habitantes de Manquemapu hacia localidades intermedias que les permiten conexión terrestre con la ciudad de Purranque.

## PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE

### MEMORIA EXPLICATIVA

#### ii. Transporte Menor

Existen servicios de taxis colectivos rurales sólo en la comuna Purranque.

**CUADRO N° 3-6: Taxis colectivos rurales en comuna de Purranque**

Transporte menor rural	Purranque
N° de taxis colectivos	13
Líneas / Servicios inscritos	13
Promedio Antigüedad taxis	7,6

Fuente: Plan Regional de Transporte, Región de Los Lagos. 2016

#### ▪ Transporte Terrestre Escolar

En el Registro Nacional de Transporte Escolar (RENASTRE), actualmente existen 304 vehículos inscritos en la provincia de Osorno, el 69% en servicios urbanos y el 31% en área rural.

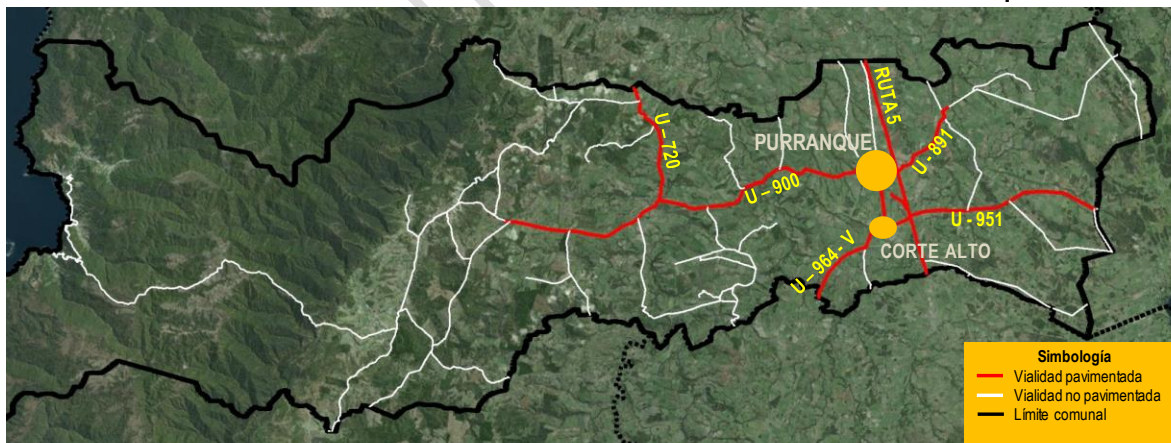
El 60% de los vehículos que operan en el área rural, lo hacen con la aplicación de subsidios al Transporte Escolar del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

#### 3.1.2. Comunal

##### a) Pavimentación

La siguiente figura muestra la red vial comunal de Purranque, incluyendo sus dos localidades urbanas la ciudad de Purranque y la localidad de Corte Alto. Se observa que los caminos pavimentados en la comuna corresponden principalmente a caminos nacionales: la Ruta 5, Ruta U-900, Ruta U-891, Ruta U-964-V, Ruta U-951, y Ruta U-720.

**FIGURA N° 3-4: Pavimentación de vías comunales en la comuna de Purranque**



Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth y Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)

En el siguiente cuadro se muestran los kilómetros de vialidad MOP en la comuna, de acuerdo al estado de pavimentación. Se observa que el 23,5% de dicha vialidad se encuentra pavimentada.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE  
MEMORIA EXPLICATIVA

**CUADRO N° 3-7: Pavimentación en vías MOP de comuna de Purranque**

Pavimento	Longitud (m)	%
Pavimentado	87.470,4	23,5
No Pavimentado	285.411,5	76,5
<b>Total</b>	<b>372.881,9</b>	<b>100,0</b>

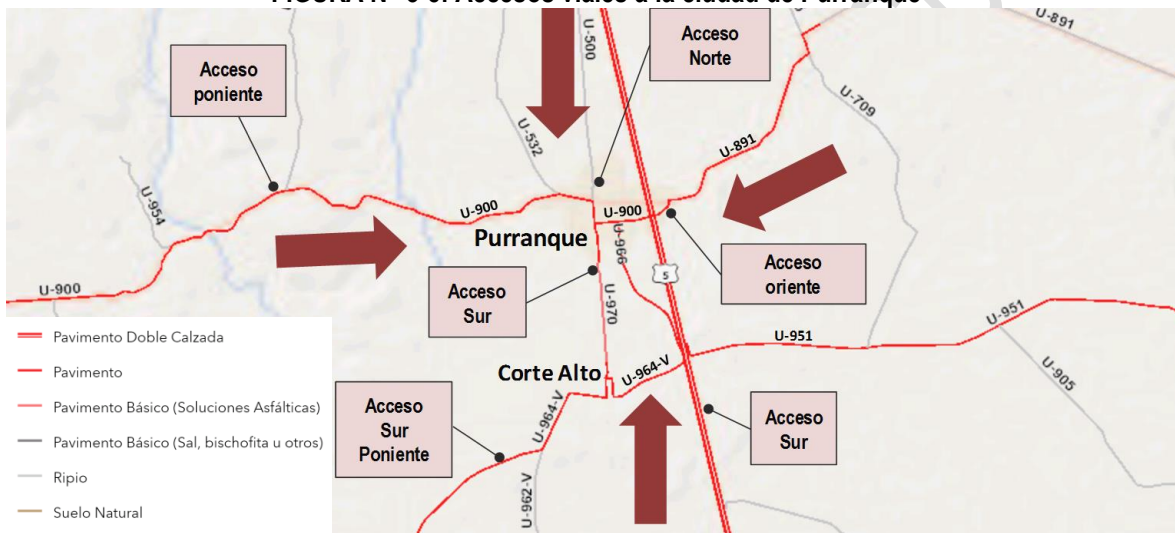
Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad

**3.1.3. Urbana**

**a) Accesibilidad**

En las siguientes figuras se muestran los accesos viales a la ciudad de Purranque y, parcialmente, a la localidad de Corte Alto.

**FIGURA N° 3-5: Accesos viales a la ciudad de Purranque**

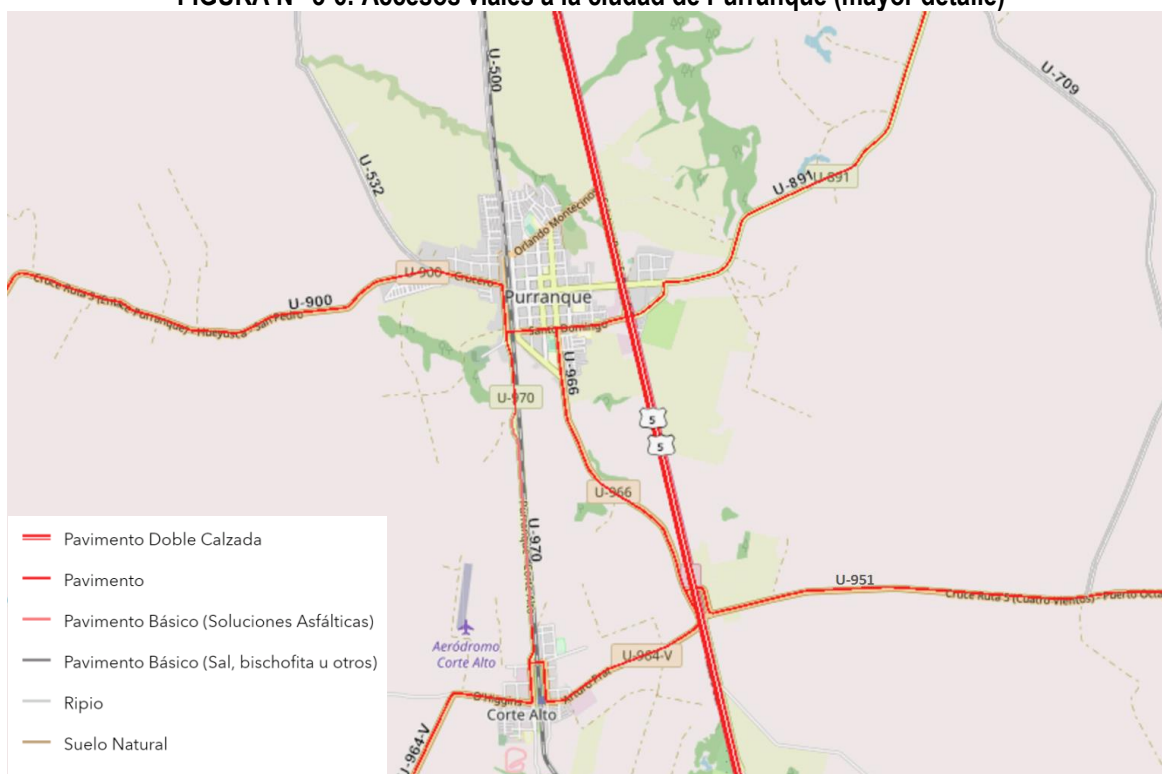


Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)

## PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE

### MEMORIA EXPLICATIVA

**FIGURA N° 3-6: Accesos viales a la ciudad de Purranque (mayor detalle)**



Fuente: Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)

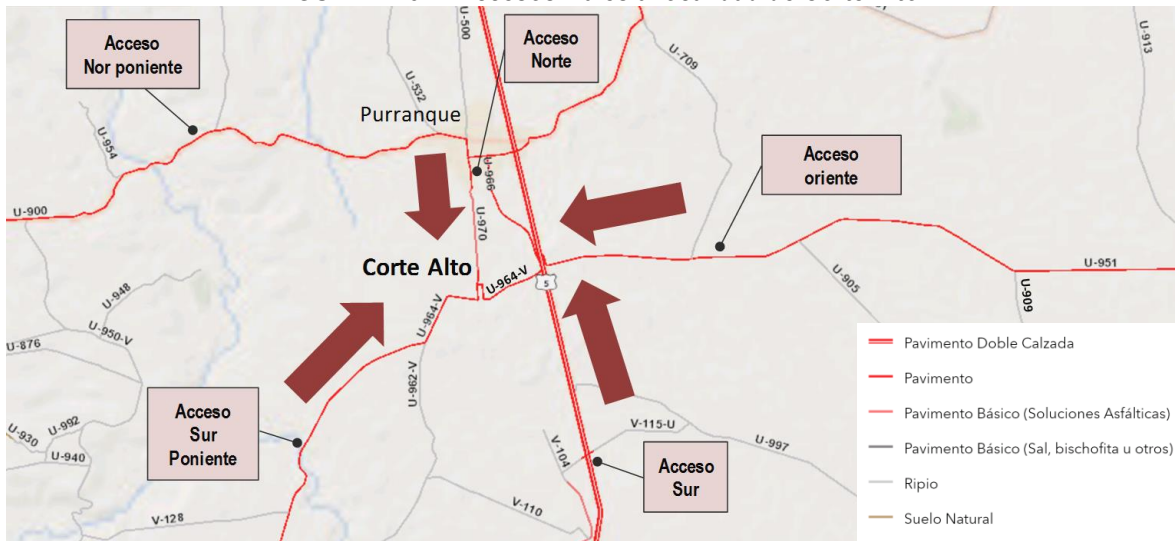
Se puede observar dos conexiones a la Ruta 5: al oriente de Purranque por la Ruta U-900 (llamada Santo Domingo, en ese sector del interior de la ciudad). También hay comunicación a la Ruta 5 hacia el oriente de Corte Alto por la Ruta U-964-V. La ciudad de Purranque cuenta además con una segunda conexión con la Ruta 5, por el sur, a través de las Rutas U-900 que enlaza con la Ruta U-966 (Aníbal Pinto, al interior de la ciudad).

En general, la ciudad de Purranque cuenta con buena conectividad con otras comunas de la región. Desde el poniente se puede acceder a la ciudad por la Ruta U-900, que conecta con la comuna de Fresia (ubicada al sur poniente de la ciudad de Purranque) y desde el norte por las Rutas U-532 y U-500 (que acompaña a la vía férrea), desde la comuna de Río Negro. También, se puede acceder a la comuna desde el oriente por la Ruta U-900, que enlaza con la Ruta U-891 al cruzar la Ruta 5, además de la Ruta U-951 que lleva a Puerto Octay, accediendo a ésta vía desde el sur de la ciudad por la Ruta U-966.

En las siguientes figuras se muestran los accesos viales a la localidad de Corte Alto. Esta localidad se conecta con el norte a través de la ciudad de Purranque por la Ruta U-970, existiendo también la variante por la Ruta U-964-V (llamada Arturo Prat al interior de la localidad), que puede comunicar hacia el norte por la Ruta U-966 o por la Ruta 5, debiendo cruzar por sobre ésta última, tomar brevemente la Ruta U-951 hacia el sur y luego virar a la derecha (sur poniente) para circular hacia el norte por la Ruta 5. Por otro lado, el acceso desde la comuna de Fresia, desde el sur poniente, se realiza también por la Ruta U-964-V.

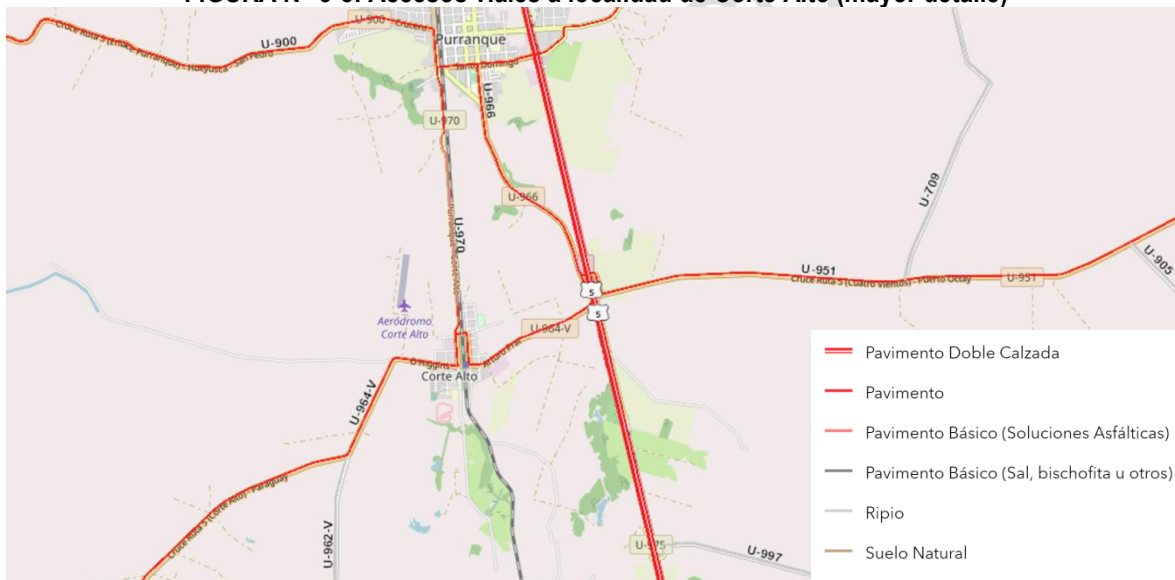
## PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE MEMORIA EXPLICATIVA

**FIGURA N° 3-7: Accesos viales a localidad de Corte Alto**



Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)

**FIGURA N° 3-8: Accesos viales a localidad de Corte Alto (mayor detalle)**



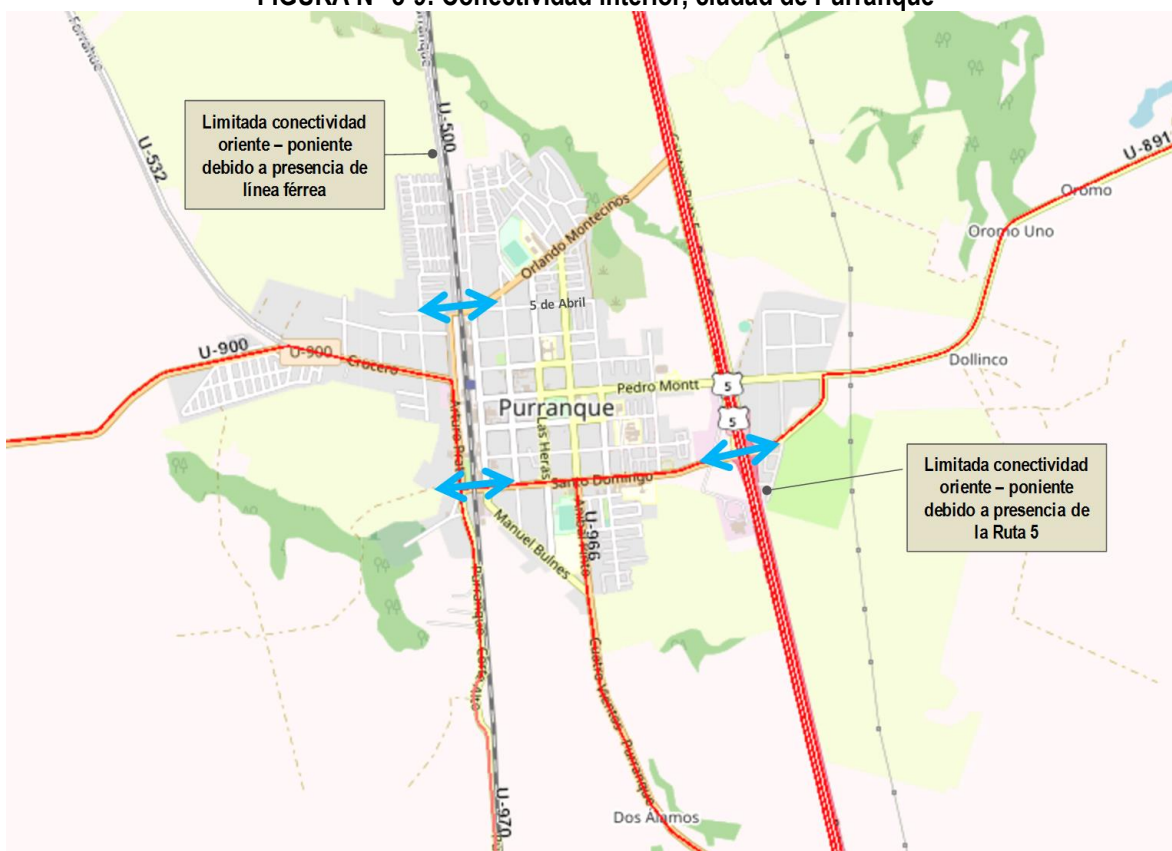
Fuente: Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)

### **b) Conectividad urbana interior**

La conectividad interior de la ciudad de Purranque presenta restricciones en el sentido Oriente – Poniente, por la presencia de la línea férrea y la Ruta 5, tal como muestra en la siguiente figura:



FIGURA N° 3-9: Conectividad interior, ciudad de Purranque



Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)

Dos vías cruzan la línea férrea en sentido Oriente – Poniente, vale decir la calle 5 de Abril y la calle Santo Domingo. También existen cruces peatonales informales, los que pueden ser analizados como posibles futuros cruces formales, integrándose a la red vial oficial de la ciudad.

También existen dos cruces que permiten la conexión entre el centro de la ciudad de Purranque y el sector urbano emplazado al oriente de la Ruta 5, correspondientes a las calles Pedro Montt, que cuenta solamente con la posibilidad de cruce mediante una pasarela peatonal y Santo Domingo que es la única conexión orientada al tráfico vehicular.

Con respecto a la localidad de Corte Alto, se evidencia una particular deficiencia de conexiones oriente – poniente debido a la línea férrea, como se muestra en la siguiente figura. Este hecho ha genera una importante separación funcional entre el sector oriente y el sector poniente de la localidad.

FIGURA N° 3-10: Conectividad interior, localidad de Corte Alto



Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)

Actualmente existe un cruce peatonal informal que conecta las calles O'Higgins - Arturo Prat (ambas integran la Ruta U-964-V), que pudiera convertirse en un cruce de tránsito vehicular y peatonal, implicando una posible nueva apertura vial cuya definición de trazado deberá tomar debida consideración de la presencia de importantes edificios de carácter patrimonial asociados a la ex estación de trenes de Corte Alto<sup>4</sup>.

### c) Conexiones vehiculares con la Ruta 5 (Camino Nacional), localidades urbanas de la comuna

En las siguientes figuras se muestra las conexiones viales de la ciudad de Purranque y la localidad de Corte Alto con el camino nacional Ruta 5.

El único acceso norte desde la Ruta 5 hacia las localidades de Purranque y Corte Alto es a través de la Plaza de Peaje emplazada al norte de la calle Orlando Montecinos de Purranque. Desde dicha Plaza de Peaje se puede seguir optativamente por una vía caletera para acceder a la ciudad de Purranque por la calle Pedro Montt o, más a la sur, por calle Santo Domingo. Se puede continuar camino hacia Corte Alto tomando optativamente las vías U-970 o U-966 (ver siguientes figuras).

<sup>4</sup> Referirse a Memoria Explicativa del PRC de Purranque, capítulos 3.6.2.1. ; 3.6.2.2 y 5.3.4.1.

**Simbología**

Acceso Norte desde Ruta 5 →

Acceso Sur desde Ruta 5 →

Acceso norte a Purranque y Corte Alto desde Ruta 5

Acceso Sur a Purranque desde Ruta 5

Acceso Sur a Corte Alto y Purranque desde Ruta 5

DOCUMENT



FIGURA N° 3-12: Acceso Norte desde Ruta 5 a la ciudad de Purranque y la localidad de Corte Alto



Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)

Desde el sur, existen dos accesos a las localidades urbanas de la comuna, como se muestra en las siguientes figuras, después de pasar por la Plaza de Peaje ubicada en la Ruta 5, antes de llegar a Corte Alto desde el sur.

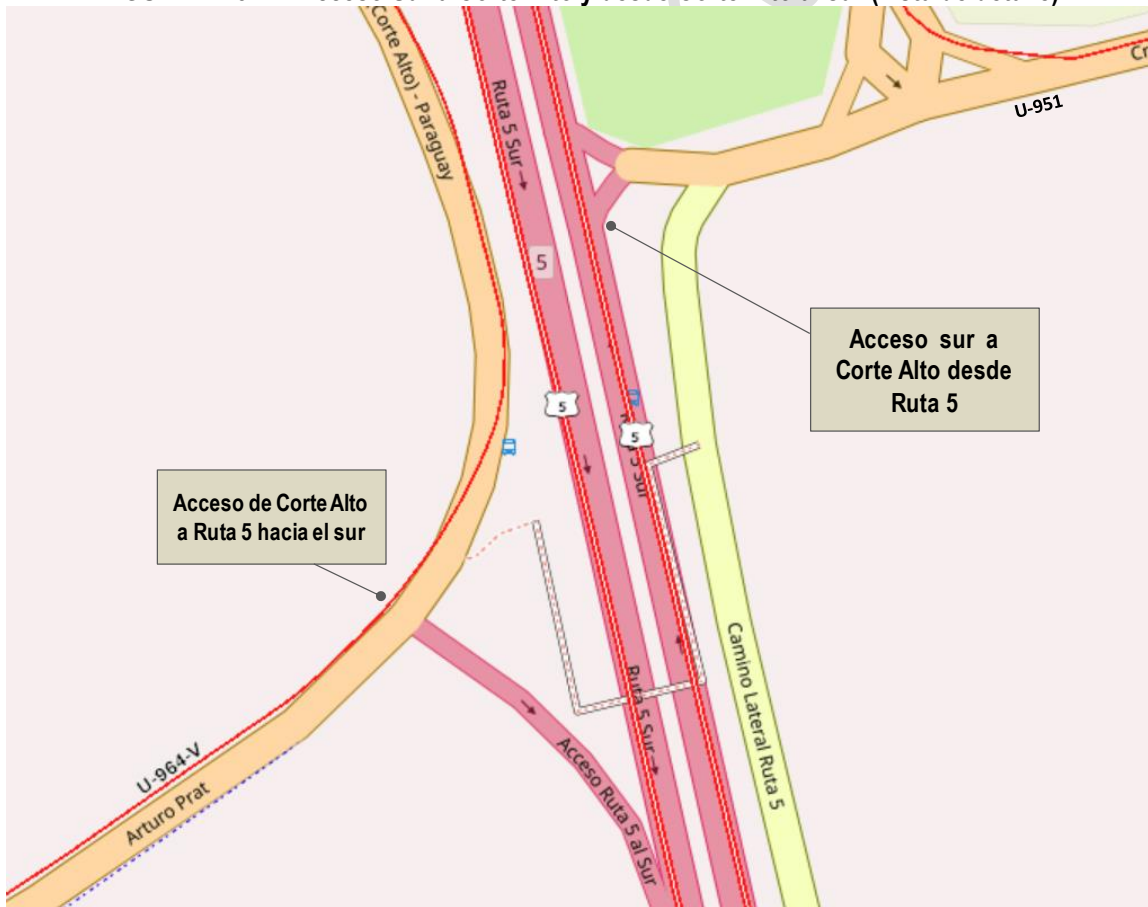
PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE  
MEMORIA EXPLICATIVA

**FIGURA N° 3-13: Acceso sur desde la Ruta 5 a ciudad de Purranque y desde Purranque al sur**



Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)

**FIGURA N° 3-14: Acceso Sur a Corte Alto y desde Corte Alto al sur (vista de detalle)**



Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)

## PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE

### MEMORIA EXPLICATIVA

El acceso sur a Corte Alto desde la Ruta 5 se efectúa mediante una salida de una pista, mientras que la posterior salida hacia Purranque se efectúa mediante un enlace sobre nivel que conduce a calle Santo Domingo, al poniente, o la Ruta U-891 hacia el oriente (ver siguiente figura).

**FIGURA N° 3-15: Acceso Sur a Corte Alto y desde Corte Alto al sur (vista general)**



Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)

### 3.2 DEMANDA DE TRANSPORTE

#### 3.2.1. Parque Vehicular

Según la información disponible en los Censos de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, el parque vehicular en la comuna de Purranque tiende al alza en el periodo 2013 – 2016, con un aumento de 8,9%, entre los años 2013 y 2014; de 4,3%, entre 2014 y 2015; y de 8,9%, entre 2015 y 2016. Esto se traduce en un aumento de 928 vehículos entre 2013 y 2016, que corresponde a un 22,4% acumulado de incremento en la Tasa de Motorización comunal.

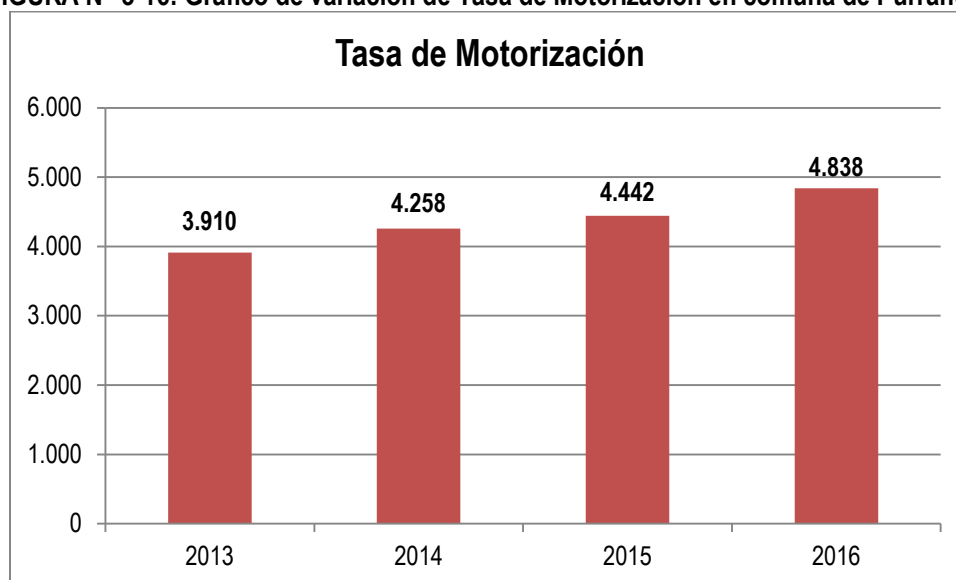
El incremento proporcional resulta cercano a lo observado en la Región de Los Lagos y el país en el mismo período, a excepción del mayor incremento experimentado entre los años 2016 y 2017, como se puede observar en el siguiente cuadro y figura.

**CUADRO N° 3-8: Parque vehicular en comuna de Purranque, Región de Los Lagos y país**

Entidad territorial	2013	2014		2015		2016	
	Total	Total	% variación 2013 - 2014	Total	% variación 2014 - 2015	Total	% variación 2015-2016
País	4.263.084	4.568.664	7,2	4.751.130	4,0	4.960.945	4,4
Región	178.855	193.559	8,2	207.621	7,3	221.263	6,6
Comuna	3.910	4.258	8,9	4.442	4,3	4.838	8,9

Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad

**FIGURA N° 3-16: Gráfico de variación de Tasa de Motorización en comuna de Purranque**



Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad

### 3.2.2. Flujos Vehiculares

El análisis de los flujos vehiculares en la comuna se realizó en base a la información contenida en las publicaciones "Volumenes de Tránsito en los Caminos de Chile" de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas. De éstos se consideraron los últimos seis períodos disponibles (2006, 2008, 2010, 2012, 2014 y 2016), estudiando la situación de cinco (5) Puntos de Control (PC) localizados en la comuna.

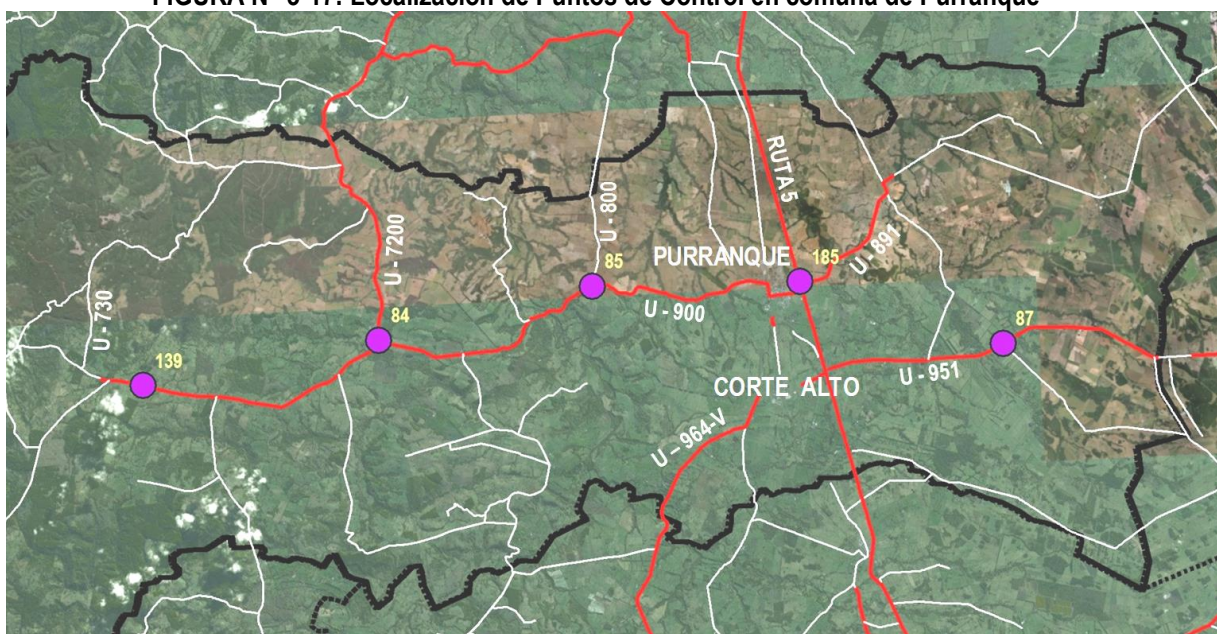
La localización de los Puntos de Control analizados y los índices de Tránsito Medio Diario Anual (TMDA)<sup>5</sup> por año se muestran en la siguiente figura y cuadro.

<sup>5</sup> TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL "TMDA": Corresponde al promedio anual de los valores del tránsito diario registrado en cada época del año, debidamente expandidos y corregidos estacionalmente. Para el cálculo del TMDA no se consideran aquellos puntos en que falte alguna muestra. Fuente: <http://servicios.vialidad.cl/censo>



PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE  
MEMORIA EXPLICATIVA

**FIGURA N° 3-17: Localización de Puntos de Control en comuna de Purranque**



Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)

**CUADRO N° 3-9: Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) en Puntos de Control de la comuna**

Punto	Rol	Hacia	2006	2008		2010		2012		2014		2016	
			TMDA	TMDA	%	TMDA	%	TMDA	%	TMDA	%	TMDA	%
87	U - 951	Cuatro Vientos	496	373	-24,8	441	18,2	452	2,5	549	21,5	659	20,0
	U - 951	Puerto Octay	380	340	-10,5	401	17,9	408	1,7	498	22,1	598	20,1
	U - 905	Quilanto	212	156	-26,4	118	-24,4	100	-15,3	81	-19,0	104	28,4
185	U - 891	--	819	714	-12,8	726	1,7	1.119	54,1	990	-11,5	1.204	21,6
85	U - 900	Purranque	817	995	21,8	817	-17,9	1.149	40,6	1.068	-7,0	1.382	29,4
	U - 900	Pampa Bonita	725	889	22,6	705	-20,7	1.020	44,7	979	-4,0	1.260	28,7
	U - 800	Río Negro	115	167	45,2	274	64,1	363	32,5	233	-35,8	365	56,7
84	U - 900	Purranque	659	662	0,5	553	-16,5	869	57,1	645	-25,8	925	43,4
	U - 900	Colegual	578	640	10,7	529	-17,3	854	61,4	774	-9,4	847	9,4
	U - 720	Riachuelo	380	382	0,5	313	-18,1	437	39,6	686	57,0	574	-16,3
139	U - 900	Crucero	166	205	23,5	277	35,1	315	13,7	291	-7,6	376	29,2
	U - 900	Hueyusca	140	137	-2,1	187	36,5	206	10,2	281	36,4	295	5,0
	U - 730	Hacia Los Riscos	70	112	60,0	128	14,3	184	43,8	106	-42,4	160	50,9
<b>TOTALES</b>			<b>5.557</b>	<b>5.772</b>	<b>3,9</b>	<b>5.469</b>	<b>-5,2</b>	<b>7.476</b>	<b>36,7</b>	<b>7.181</b>	<b>-3,9</b>	<b>8.749</b>	<b>21,8</b>

Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad

Se puede observar un aumento general del Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) de 5.557 a 8.749 vehículos en diez años (2006 al 2016), es decir un incremento de 3.192 en el promedio anual de vehículos circulando diariamente en la comuna.

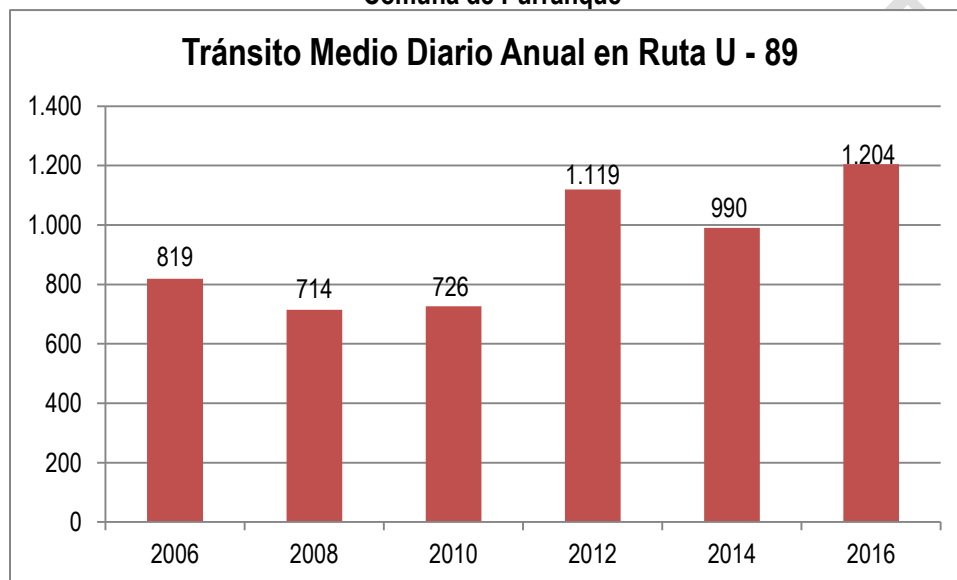
## PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE

### MEMORIA EXPLICATIVA

Si se mantiene esta tendencia hasta el año 2040<sup>6</sup>, entre los años 2017 y 2040 se esperaría un incremento de flujo diario promedio de 7.342 vehículos, por lo que en dicho año se observaría un TMDA de 16.091 vehículos.

De los datos obtenidos, es posible observar que el flujo vehicular ha experimentado un aumento sostenido en la Ruta U – 891, específicamente en el Punto de Control 185, variando de un flujo de 819 vehículos según el TMDA (Tránsito Medio Diario Anual) en el periodo 2006 a un flujo de 1.204 vehículos en TMDA en el periodo 2016, lo que corresponde a una variación de 47% en 10 años. Esto se muestra en la FIGURA N° 3-15.

**FIGURA N° 3-18: Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) en la Ruta U – 891 (Punto de Control 185)  
Comuna de Purranque**

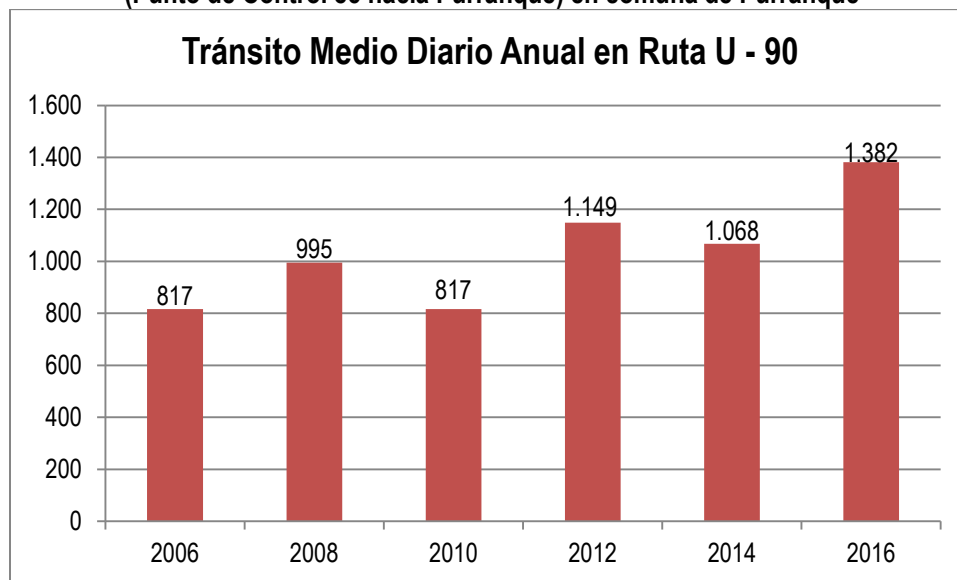


Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad

Por otra parte, y como se muestra en la siguiente figura, también se identificó un aumento en el punto de control 85 localizado al poniente de la ciudad de Purranque, donde el flujo vehicular pasó de 817 vehículos, en el año 2006, a 1.382 vehículos en el año 2016, lo que corresponde a una variación de 69,2% en 10 años.

<sup>6</sup> El año 2040 corresponde al horizonte del Plan, para el cual se estima el crecimiento poblacional comunal y por asentamiento urbano en la Memoria Explicativa de la propuesta de Plan Regulador Comunal de Purranque. Referirse a Memoria Explicativa del PRC de Purranque, capítulos 2.2.1 y 3.8.1

**FIGURA N° 3-19: Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) en la Ruta U – 90  
(Punto de Control 85 hacia Purranque) en comuna de Purranque**



Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad

### 3.2.3. Censos de Tránsito

En este capítulo se analizan los tipos de vehículos que circulan por los Puntos de Control ubicados en la comuna y que se muestran en la FIGURA N° 3-14, anterior, utilizando los datos del último año disponible, 2016.

#### a) Circulación de Vehículos de Carga en Áreas Urbanas

Los cuadros siguientes de Censos de Tránsito (según punto de control), muestran que en la comuna hay una importante circulación de vehículos de carga, que por lo general supera o resulta similar a la circulación de vehículos de locomoción colectiva. Ello se relaciona principalmente con la actividad forestal predominante en el área rural de la comuna de Purranque y circundantes, exacerbado por la consecuente presencia de aserraderos y bodegas del rubro al interior del área urbana de Purranque y Corte Alto.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE  
MEMORIA EXPLICATIVA

**CUADRO N° 3-10: Censo de tránsito en Punto de Control 87**

Destino	Rol	Autos o station		Camionetas		Camiones de 2 o más ejes		Remolques o semiremolques		Locomoción colectiva		TMDA
		Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	
Cuatro Vientos	U-951	242	36,8	283	42,9	85	12,8	17	2,6	32	4,9	659
Puerto Octay	U-951	232	38,8	246	41,1	76	12,7	16	2,7	28	4,7	598
Quilanto	U-905	25	24,0	58	55,8	15	14,4	2	1,9	4	3,8	104

Fuente: Elaboración propia con base en "Volúmenes de Tránsito. Plan Nacional de Censos",  
Años 2006 a 2016. <http://servicios.vialidad.cl/censo/>

**CUADRO N° 3-11: Censo de tránsito en Punto de Control 185**

Destino	Rol	Autos o station		Camionetas		Camiones de 2 o más ejes		Remolques o semiremolques		Locomoción colectiva		TMDA
		Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	
Varios	U-891	656	54,4	343	28,5	79	6,5	18	1,5	109	9,0	1.204

Fuente: Elaboración propia con base en "Volúmenes de Tránsito. Plan Nacional de Censos", Años 2006 a 2016.  
<http://servicios.vialidad.cl/censo/>

**CUADRO N° 3-12: Censo de tránsito en Punto de Control 85**

Destino	Rol	Autos o station		Camionetas		Camiones de 2 o más ejes		Remolques o semiremolques		Locomoción colectiva		TMDA
		Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	
Purranque	U-900	464	33,6	540	39,0	162	11,7	109	7,9	107	7,7	1.382
Pampa Bonita	U-900	402	31,9	486	38,6	148	11,7	118	9,3	107	8,5	1.260
Río Negro	U-800	134	36,7	127	34,8	65	17,7	24	6,5	16	4,3	365

Fuente: Elaboración propia con base en "Volúmenes de Tránsito. Plan Nacional de Censos", Años 2006 a 2016.  
<http://servicios.vialidad.cl/censo/>

**CUADRO N° 3-13: Censo de tránsito en Punto de Control 84**

Destino	Rol	Autos o station		Camionetas		Camiones de 2 o más ejes		Remolques o semiremolques		Locomoción colectiva		TMDA
		Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	
Purranque	U-900	357	38,6	321	34,7	102	11,0	83	9,0	62	6,7	925
Colegual	U-900	331	39,0	324	38,2	71	8,4	57	6,8	64	7,6	847
Riachuelo	U-720	238	41,5	194	33,9	82	14,3	45	7,8	15	2,6	574

Fuente: Elaboración propia con base en "Volúmenes de Tránsito. Plan Nacional de Censos", Años 2006 a 2016.  
<http://servicios.vialidad.cl/censo/>

**CUADRO N° 3-14: Censo de tránsito en Punto de Control 139**

Destino	Rol	Autos o station		Camionetas		Camiones de 2 o más ejes		Remolques o semiremolques		Locomoción colectiva		TMDA
		Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	Vehículos	%	
Crucero	U-900	113	30,1	155	41,2	34	9,1	33	8,7	41	10,8	376
Hueyusca	U-900	82	27,8	125	42,4	28	9,5	20	6,8	40	13,7	295
Los Riscos	U-730	45	27,9	66	41,3	19	11,9	13	8,1	17	10,6	160

Fuente: Elaboración propia con base en "Volúmenes de Tránsito. Plan Nacional de Censos", Años 2006 a 2016.  
<http://servicios.vialidad.cl/censo/>



## PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE

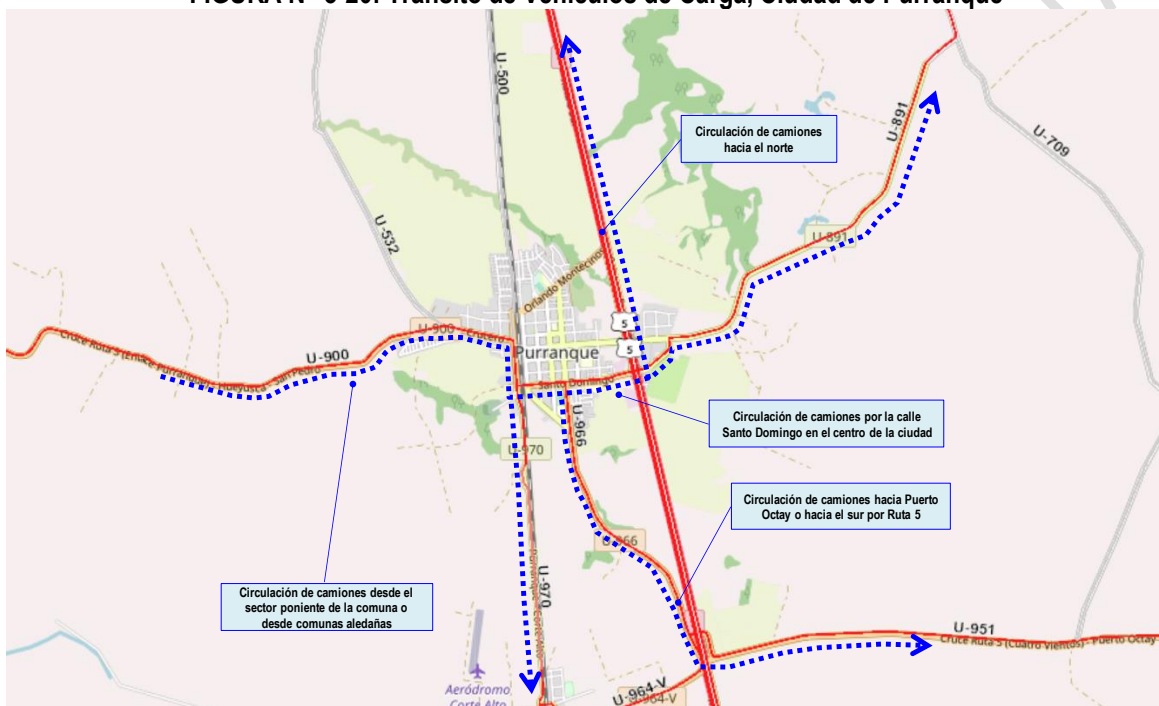
### MEMORIA EXPLICATIVA

Se constata la circulación de vehículos de carga dentro del área urbana de Purranque y de la localidad de Corte Alto, debido a la falta de alternativas viales con una infraestructura acorde a la circulación de camiones, que permita orientar la circulación de estos vehículos fuera de los circuitos interiores de las áreas urbanas.

La circulación de estos vehículos por los centros urbanos, causa importantes problemas viales como congestión vehicular y ocupación de veredas y estacionamientos. Adicionalmente, esta circulación también genera importantes fricciones disfuncionales entre las actividades residenciales y productivas.

En las siguientes figuras es representada la circulación de vehículos de carga en la ciudad de Purranque y la localidad de Corte Alto.

**FIGURA N° 3-20: Tránsito de Vehículos de Carga, Ciudad de Purranque**



Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Nacional de Censos de Vialidad [www.mapas.mop.cl](http://www.mapas.mop.cl)



## 4. EL PLAN

### 4.1 GENERALIDADES

La definición de la vialidad estructurante y sus perfiles, incluida en la Propuesta de Plan Regulador de Purranque, consideró conservar los anchos de vías emplazadas en suelo consolidado, evitando volver a afectar inmuebles que enfrentan ensanches no ejecutados durante la vigencia de los PRC de Purranque y Corte Alto.

La vialidad estructurante proyectada para ambas localidades se orienta a consolidar y asegurar la continuidad de la trama existente.

La red vial estructurante existente y propuesta permitirían la comunicación y generación de circuitos viales concordantes con la presencia de la vía férrea, que atraviesa ambas localidades en el sentido norte-sur, así como la Ruta 5, evitando y corrigiendo las actuales fricciones, segregaciones y disfuncionalidades.

Una importante consideración es la desviación de vehículos de carga que, como se señaló, circulan por el área urbana de la ciudad de Purranque y de la localidad de Corte Alto. Dicha desviación permitiría un mejoramiento sustantivo de las condiciones de habitabilidad, al reducir ruidos molestos y potenciales accidentes, así como una mejoría en la operación de las distintas funciones urbanas, en particular las correspondientes a los usos de suelo residencial y de actividades productivas, al emplazarse distanciadas entre sí, reduciendo la confluencia entre sus respectivas circulaciones vehiculares.

### 4.2 ESTRUCTURACIÓN GENERAL DEL PLAN. <sup>7</sup>

Un Plan Regulador Comunal puede generar vialidad estructurante sólo al interior de los límites urbanos, dado que no alberga facultades normativas para la regulación del área rural. Por ello se propone una ampliación de los límites urbanos de Purranque y Corte Alto que permita plantear y reconocer vías estructurantes que generen futuras conectividades, circulaciones y/o continuidades entre ambos asentamientos.

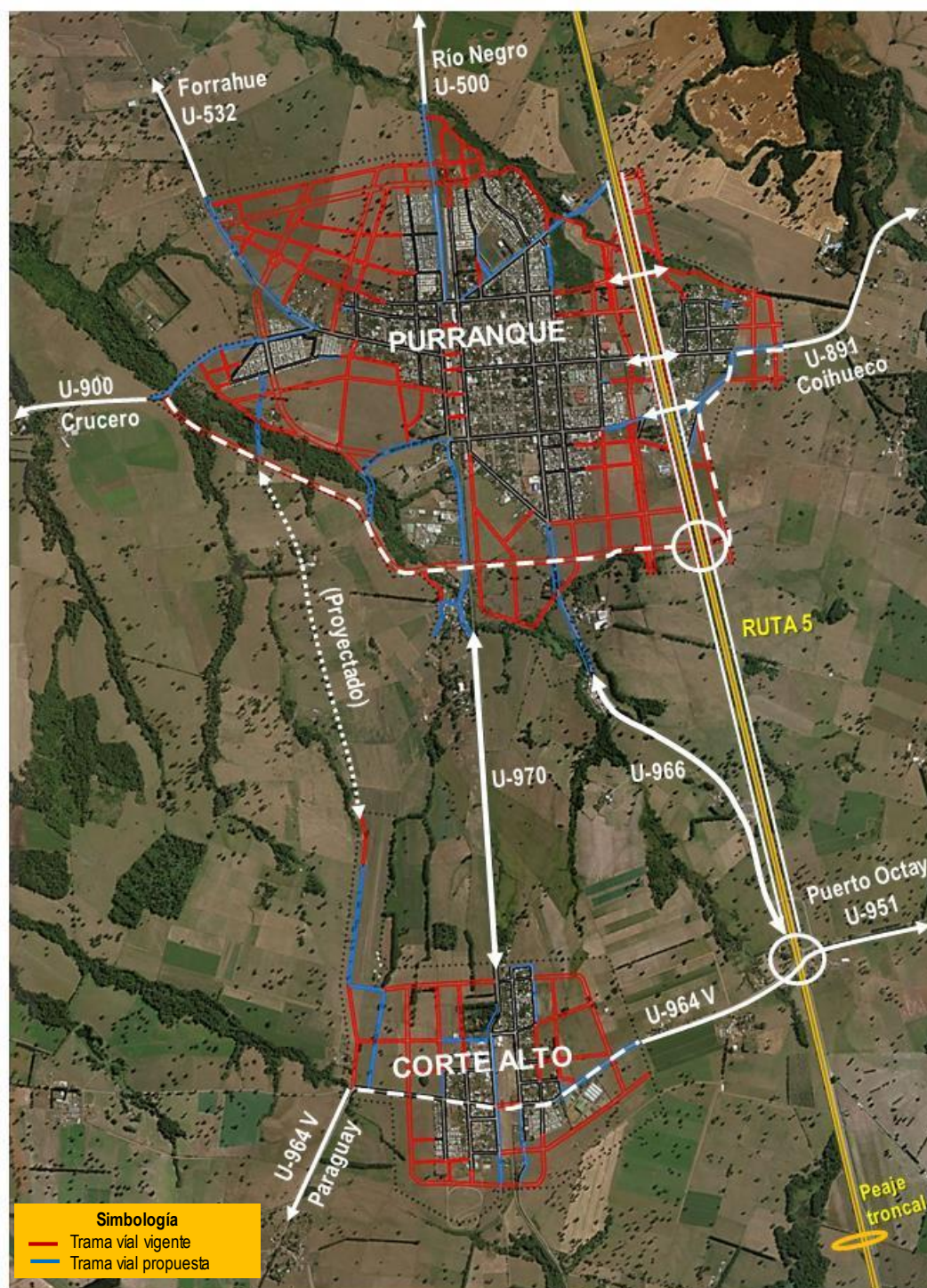
El Plan genera vías al interior de los límites urbanos que permitirían una eventual conexión interurbana y actuarían como variantes de la actual conexión que representa la Ruta Nacional U-970. Así, estas vías corresponden, por un lado, al camino colindante al aeródromo de Corte Alto, el que conectaría con la continuación de la vía proyectada Poniente 3 en el área urbana de Purranque. Por otro lado, se reconoce la Ruta U-966, que conecta la ciudad de Purranque con el cruce con las rutas U-960- V y U-951, las que a su vez conectan a Purranque y Corte Alto con Puerto Octay.

En la siguiente figura se muestra la estructura general de las circulaciones en las áreas urbanas de Purranque y Corte Alto.

---

<sup>7</sup> El detalle de las vías, siguiendo la clasificación establecida en el Título II, Capítulo 3, Artículo 2.3.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), incluyendo sus respectivos perfiles, se incluye en documento anexo.

FIGURA N° 4-1: Esquema general de conectividad vial de Purranque y Corte Alto



Fuente: Elaboración propia con base en la Propuesta de PRC de Purranque.

#### 4.3 VIALIDAD ESTRUCTURANTE DE LAS ÁREAS URBANAS

##### 4.3.1. Purranque

###### a) Lineamientos generales

Para el área urbana de Purranque se proponen los siguientes lineamientos relacionados con la Conectividad y la Accesibilidad:

- Una estructura vial completa, que permita la integración de la totalidad de los barrios y sectores de la ciudad, facilitando los traslados de las personas, además de su acceso con las vías interurbanas y regionales.
- Implementación de vías alternativas que permitan atravesar la ciudad sin necesidad de hacerlo por el centro de la ciudad, especialmente para el transporte de camiones, con el fin de acceder a la Ruta 5.
- Incremento de las vías que atraviesan la Ruta 5, con el fin de generar una mayor integración con el sector de Carrasco-Dollinco, ubicado al oriente de ésta.
- Vías caletas de la Ruta 5, implementadas y conectadas a la red vial de la ciudad.
- Aumento de los cruces a través de la línea del Ferrocarril, integrando los sectores poniente y oriente de la ciudad de Purranque.

###### b) Acciones específicas

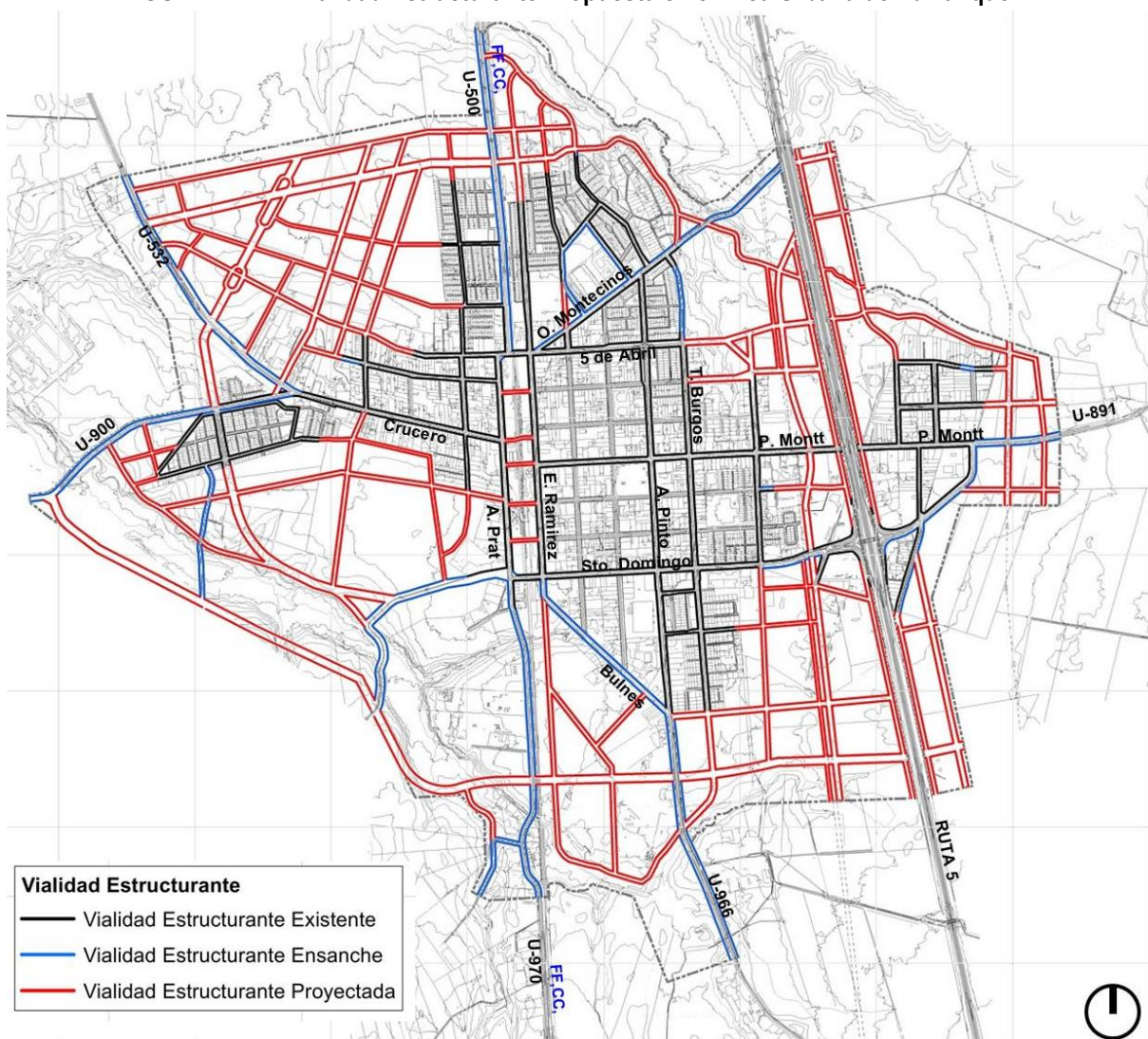
1. Apertura de cruces que permite la conexión entre el sector de Carrasco con el sector céntrico de Purranque:
  - a. Continuación de Av. Pedro Montt
  - b. Continuación de Av. 21 de Mayo
  - c. Continuación de Av. 5 de Abril
  - d. Mantención de Av. Santo Domingo.
2. Generación de vías estructurantes que actúan como variante (*by pass*), y que permiten evitar la circulación por el centro de la ciudad.
  - a. Generación de Av. Circunvalación 1, colindante a Estero Futallaillay
  - b. Generación de Av. Circunvalación 2, colindante en el norte del área urbana.
3. Apertura y mantención de cruces a través de la vía férrea que permita la conexión entre el sector poniente y el sector céntrico de la ciudad.
  - a. Apertura de Norte 1.
  - b. Apertura de Circunvalación 2
  - c. Aperturas de Estación 1, Estación 2, Estación 3, Estación 4 y Estación 5, en el centro de la ciudad.
  - d. Apertura de Circunvalación 1 en el sur de la ciudad.
  - e. Mantención de los cruces actuales Av. 5 de Abril y Av. Santo Domingo.
4. En general, una estructuración total del área urbana de la ciudad que permita vincular y unir los distintos sectores de la misma.



# PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE

## MEMORIA EXPLICATIVA

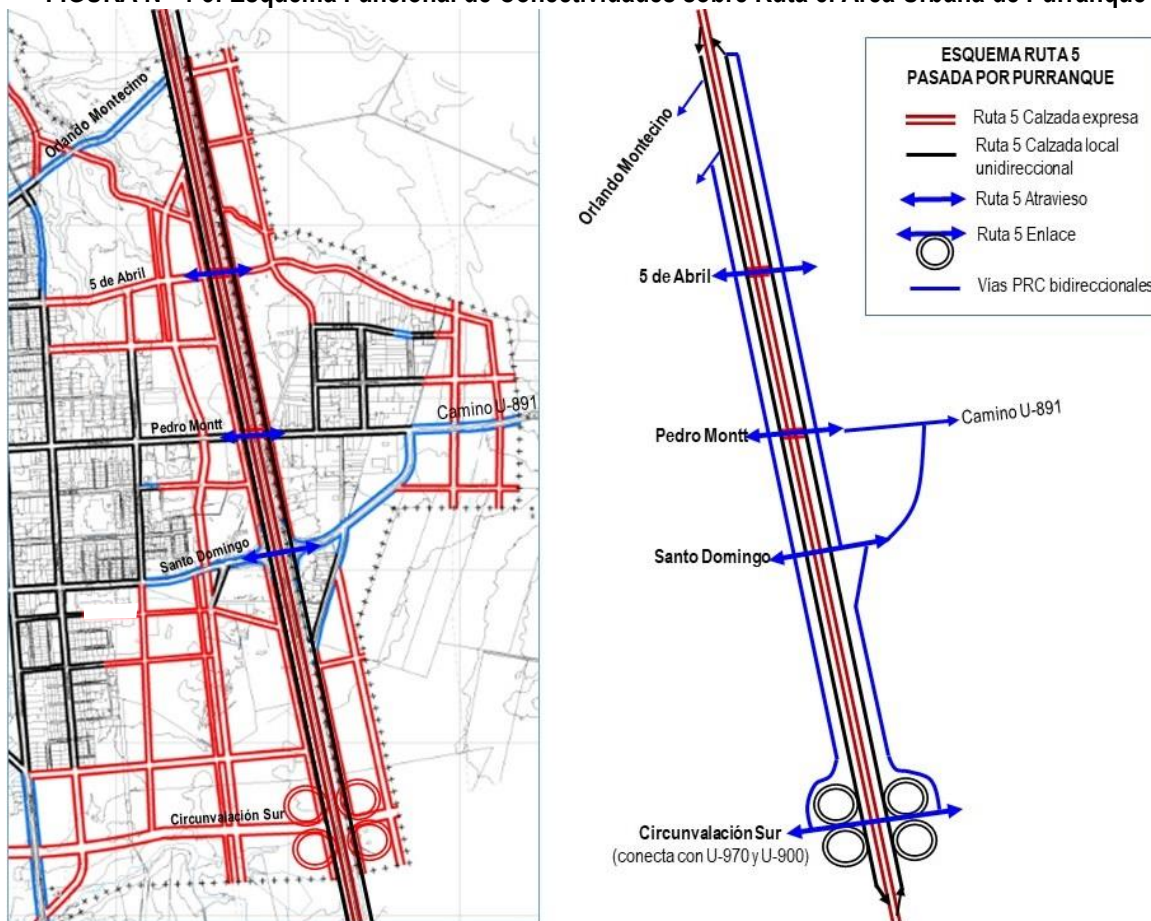
**FIGURA N° 4-2: Vialidad Estructurante Propuesta en el Área Urbana de Purranque**



Fuente: Elaboración propia. Memoria Explicativa. Modificación PRC de Purranque.

En la siguiente figura, se muestra el esquema funcional de las conexiones propuestas para el área urbana de Purranque que tienen relación con la Ruta 5.

FIGURA N° 4-3: Esquema Funcional de Conectividades sobre Ruta 5. Área Urbana de Purranque



Fuente: Elaboración propia.

#### 4.3.2. Corte Alto

##### a) Lineamientos generales

Para el área urbana de Corte Alto se proponen los siguientes lineamientos relacionados con la Conectividad y la Accesibilidad:

- Una estructura vial consolidada, que permita la integración de la totalidad de los barrios y sectores de la localidad, facilitando los traslados de las personas, además de su acceso con las vías interurbanas y regionales.
- Presencia de cruces consolidados a través de la línea del Ferrocarril, integrando ambos costados del área urbana de Corte Alto.

##### b) Acciones específicas

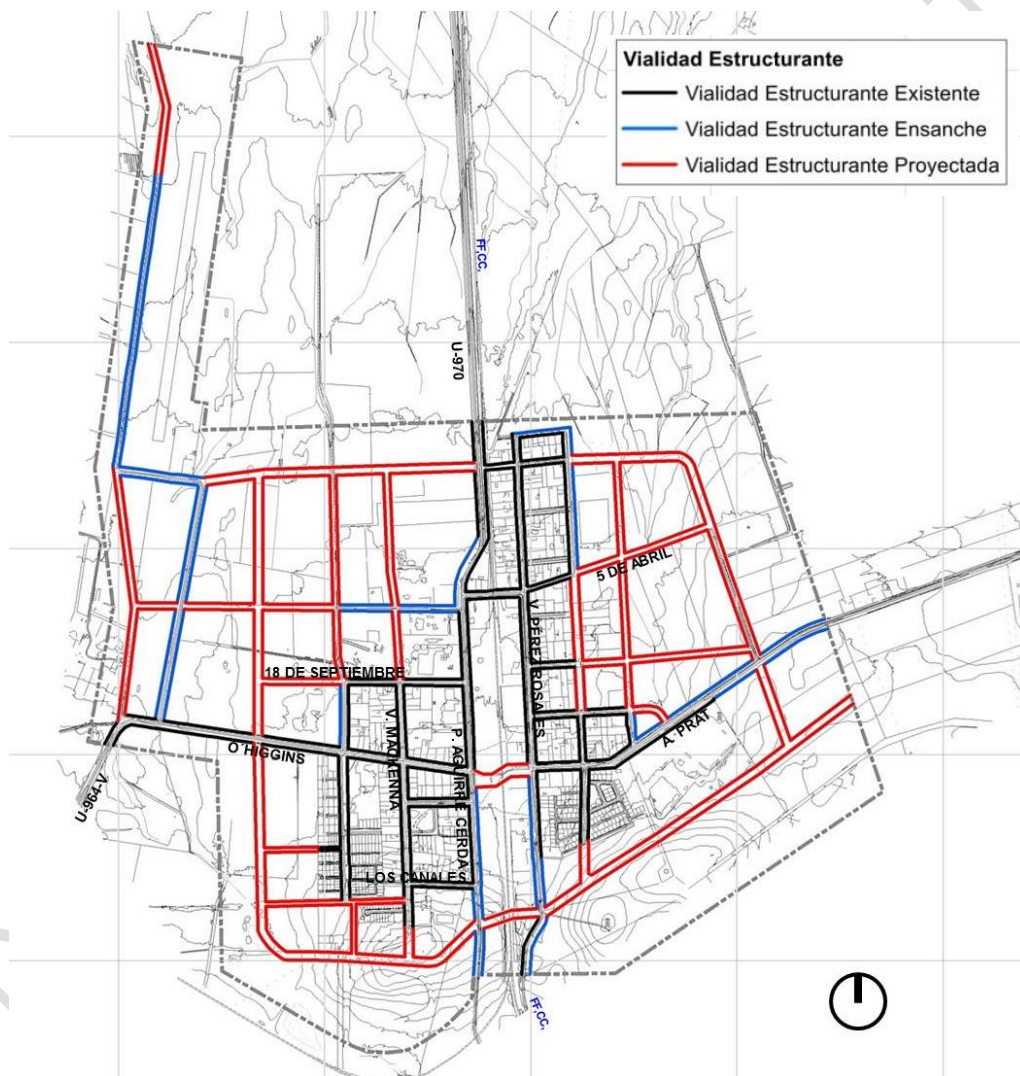
- Generación de vías estructurantes que actúan como variante (*by pass*), y que permiten evitar la circulación por el centro de la ciudad.
  - Apertura de vía colindante con actual aeródromo.

## PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE

### MEMORIA EXPLICATIVA

- Apertura y mantención de cruces a través de la vía férrea, que permitan la conexión entre el sector poniente y el sector oriente de la localidad.
  - Apertura de vía al norte de la localidad
  - Aperturas de Los Canelos
  - Apertura de Camino U- 960-V.
  - Mantención del cruce actual Av. 5 de Abril
- En general, una estructuración total del área urbana de la localidad que permita vincular y unir los distintos sectores de la ciudad.

**FIGURA N° 4-4: Vialidad Estructurante Propuesta en el Área Urbana de Corte Alto**



Fuente: Elaboración propia.



## 5. CONCLUSIONES SOBRE FACTIBILIDAD VIAL

La ciudad de Purranque presenta una conectividad interior moderada, limitada principalmente por la presencia de la Ruta 5 (camino nacional) y la Línea Férrea, requiriendo su mejoramiento en el sentido Oriente – Poniente. De la misma manera el sector de Carrasco, de la misma ciudad, se encuentra desconectado de Purranque debido a la presencia de la Ruta 5, haciéndose necesario la generación de nuevas conectividades que unan el sector oriente y el sector poniente de la Ruta 5.

La conectividad de la ciudad con las localidades urbanas de la comuna no presenta mayores deficiencias. La ciudad de Purranque presenta diferentes accesos que conectan sus áreas consolidadas con relativa facilidad, considerando la accesibilidad desde la Ruta 5 y otros caminos nacionales. Sin embargo, la conectividad con la localidad de Corte Alto presenta dependencia de la ciudad de Purranque, particularmente en los trayectos provenientes del norte de las áreas urbanas comunales.

A términos generales, los equipamientos más importantes y de mayor escala de la comuna se encuentran localizados en el damero central de la ciudad de Purranque, entre la línea férrea y la Ruta 5. Por ello, se requiere mantener una buena conectividad y accesibilidad hacia estos sectores centrales, con perfiles y categorías viales adecuadas a la demanda de un mayor flujo de vehículos.

La estimación de futuros flujos vehiculares se hizo en base a la continuación de las tendencias de Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) observado entre los años 2006 y 2016. Ello implicaría contar con 7.342 nuevos vehículos circulando diariamente en la comuna al año 2040<sup>8</sup>, totalizando un flujo diario promedio anual de 16.091 vehículos en dicho año.

Dada la extensión actual de las áreas urbanas comunales y la red vial existente y proyectada, esta resulta ampliamente suficiente para acoger el volumen de vehículos esperado al año 2040. Los problemas viales existentes y futuros se relacionan principalmente con la estructura y la conectividad de la red vial.

El Plan Regulador propuesto genera una vialidad estructurante que atiende los problemas mencionados anteriormente, así:

Con respecto a los problemas de conectividad por la Ruta 5, en el área urbana de Purranque, se proponen las siguientes medidas:

- Continuación de Av. Pedro Montt
- Continuación de Av. 21 de Mayo
- Continuación de Av. 5 de Abril
- Mantención de Av. Santo Domingo.

Con respecto a los problemas de conectividad relacionados con la presencia de la vía férrea en el área urbana de Purranque, se generan las siguientes medidas:

- Apertura de Norte 1.
- Apertura de Circunvalación 2
- Aperturas de Estación 1, Estación 2, Estación 3, Estación 4 y Estación 5, en el centro de la ciudad.
- Apertura de Circunvalación 1 en el sur de la ciudad.
- Mantención de los cruces actuales Av. 5 de Abril y Av. Santo Domingo.

---

<sup>8</sup> Estas estimaciones se basan en datos de los “Volúmenes de Tránsito en los Caminos de Chile” de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, citados en el presente informe.

## PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE

### MEMORIA EXPLICATIVA

---

Con respecto a los problemas de conectividad por causa de la vía férrea en el área urbana de Corte Alto, se generan las siguientes medidas:

- Apertura de vía al norte de la localidad.
- Apertura de vía al norte de la localidad
- Aperturas de Los Canelos.
- Apertura de Camino U-960-V.
- Mantención del cruce actual Av. 5 de Abril.

Se concluye así que las vías existentes y proyectadas por el nuevo Plan Regulador Comunal de Purranque presentan perfiles y una estructura funcional que aporta suficiente capacidad para acoger el volumen de circulaciones actual y proyectado en las áreas urbanas de la comuna, en un horizonte de planificación al año 2040. Por ello, las medidas del Plan se orientan a resolver principalmente los problemas asociados a la insuficiente conectividad actual de la red vial urbana.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE  
MEMORIA EXPLICATIVA

## 6. ANEXO: VÍAS ESTRUCTURANTES DEL PLAN

A continuación se incluye el listado de vías estructurantes de la propuesta de Plan Regulador Comunal de Purranque, clasificadas según se señala en el Título II, Capítulo 3, Artículo 2.3.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, con el detalle de sus respectivos perfiles, según se extrae de la Ordenanza del Plan.

### Área Urbana de Purranque

#### Vías Colectoras

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
VC	Colectora	Circunvalación 1	U-532	Villareal (U-500)	-	30	Apertura
VC	Colectora	Circunvalación 2	Crucero (U-900)	Limite Urbano oriente, tramo 8-9 (Ruta 5 Sur)	-	30	Apertura
VC	Colectora	U-532	Limite Urbano poniente, tramo 2-3.	Poniente 5	Variable 17-14	25	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	U-532	Poniente 5	Poniente 6	Variable 14-15	35	Ensanche asimétrico respecto al eje de la vía, de 22,5 m hacia el nororienté y de 12,5 m hacia el surponiente.
VC	Colectora	U-532	Poniente 6	Crucero (U-900)	Variable 15-17	25	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Crucero (U-900)	Limite Urbano poniente, tramo 25-26.	Río Petrohué	Variable 14-15	20	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Crucero (U-900)	Río Petrohué	U-532	Variable 14-20	20	Ensanche hacia el sur
VC	Colectora	Crucero (U-900)	U-532	Carlos Condell	Variable 18-20	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Crucero (U-900)	Carlos Condell	Arturo Prat	19	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	5 de Abril	Arturo Prat	14 m al orienté de la intersección de Arturo Prat y 5 de Abril.	17	Variable 32-17	Ensanche asimétrico hacia el sur. Conformación de ochavo de 21 m
VC	Colectora	5 de Abril	14 m al orienté de la intersección de Arturo Prat y 5 de Abril.	Eleuterio Ramírez	Variable 17-19	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	5 de Abril	Eleuterio Ramírez	Las Heras	Variable 19-20	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	5 de Abril	Las Heras	Tomás Burgos	25		Asimilada a clase de

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
							Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	5 de Abril	Tomás Burgos	Limite Urbano oriente, tramo 8-9 (Ruta 5 Sur)	-	20	Apertura
VC	Colectora	Orlando Montecinos	Bernardo O'Higgins	Circunvalación 1	Variable 16-19	20	Ensanche hacia el norte
VC	Colectora	Orlando Montecinos	Circunvalación 1	Limite Urbano oriente, tramo 8-9 (Ruta 5 Sur)	Variable 10-11	20	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Bernardo O'Higgins	5 de Abril	Orlando Montecinos	20	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Pedro Montt	Eleuterio Ramírez	Aníbal Pinto	Variable 20-18	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Pedro Montt	Aníbal Pinto	Circunvalación	Variable 20-19	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Pedro Montt	Circunvalación	Limite Urbano oriente, tramo 8-9 (Ruta 5 Sur)	20	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Pedro Montt	Limite Urbano poniente, tramo 11-1 (Ruta 5 Sur)	Sur 5 (U-891)	20	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Pedro Montt (U-891)	Sur 5 (U-891)	Limite Urbano oriente, tramos 5-6 y 6-7.	Variable 18-20	25	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Poniente 1	Norte 1	U-532	-	20	Apertura
VC	Colectora	Poniente 1	U-532	Crucero (U-900)	-	20	Apertura
VC	Colectora	Santo Domingo	Limite Urbano surponiente, tramo 21-22 (Circunvalación 2)	Poniente 3	Variable 16-14	30	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Santo Domingo	Poniente 2	157 m al poniente de la intersección entre Santo Domingo y Arturo Prat.	Variable 11-12	30	Ensanche asimétrico respecto al eje de la vía en ambos costados de la vía
VC	Colectora	Santo Domingo	157 m al poniente de la intersección entre Santo Domingo y Arturo Prat.	55 m al poniente de la intersección entre Santo Domingo y Arturo Prat.	Variable 11-12	30	Ensanche hacia el sur.
VC	Colectora	Santo Domingo	55 m al poniente de la intersección entre	Arturo Prat	Variable 11-12	Variable 30-48	Ensanche variable hacia el sur.

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
			Santo Domingo y Arturo Prat.				
VC	Colectora	Santo Domingo	Arturo Prat	16 m hacia el oriente de la intersección entre Santo Domingo y Arturo Prat.	19	Variable 34-19	Ensanche variable hacia el norte. Conformación de ochavo de 21 m
VC	Colectora	Santo Domingo	16 m hacia el oriente de la intersección entre Santo Domingo y Arturo Prat.	Eleuterio Ramírez	Variable 19-20	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Santo Domingo	Eleuterio Ramírez	Aníbal Pinto	20	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Santo Domingo	Aníbal Pinto	Circunvalación	20	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Santo Domingo	Circunvalación	Oriente 5a	Variable 18-28	Variable 25-29	Ensanche paralelo al eje de la vía, trazado a 15 m hacia el sur.
VC	Colectora	Santo Domingo	Oriente 5a	Limite Urbano oriente, tramo 8-9 (Ruta 5 Sur)	Variable 36-116	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Sur 5 (U-891)	Limite Urbano poniente, tramo 11-1 (Ruta 5 Sur)	Oriente 7	Variable 18-28	Variable 112-27	Ensanche paralelo al eje de la vía, trazado a 15 m hacia el sur.
VC	Colectora	Sur 5 (U-891)	Oriente 7	Pedro Montt (U-891)	Variable 18-28	25	Ensanche hacia el sureste.
VC	Colectora	Río Petrohué	Norte 1	Intersección entre Río Petrohué A y Río Petrohué B.	-	29	Apertura
VC	Colectora	Río Petrohué A	Río Petrohué	Río Petrohué	-	15	Apertura. Unidireccional, par vial con Río Petrohué B.
VC	Colectora	Río Petrohué B	Río Petrohué	Río Petrohué	-	15	Apertura. Unidireccional, par vial con Río Petrohué A.
VC	Colectora	Río Petrohué	Intersección entre Río Petrohué A y Río Petrohué B.	La Unión	-	29	Apertura
VC	Colectora	Río Petrohué	La Unión	Intersección entre Río Petrohué A y Río Petrohué B.	-	29	Apertura
VC	Colectora	Río Petrohué A	Río Petrohué	Río Petrohué	-	18	Apertura. Unidireccional, par vial con Río Petrohué B.
VC	Colectora	Río Petrohué B	Río Petrohué	Río Petrohué	-	15	Apertura. Unidireccional, par

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
							vial con Río Petrohué A.
VC	Colectora	Río Petrohué	Río Petrohué	U-532	-	29	Apertura
VC	Colectora	Río Petrohué	U-532	Crucero (U-900)	-	29	Apertura
VC	Colectora	Río Petrohué	Crucero (U-900)	Río Calle Calle.	Variable 27-28	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Río Petrohué	Río Calle Calle.	27 m hacia el sur de la intersección de Río Petrohué y Río Calle Calle.	29	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Río Petrohué	27 m hacia el sur de la intersección de Río Petrohué y Río Calle Calle	Santo Domingo	-	30	Apertura
VC	Colectora	Río Petrohué C	Río Petrohué	Santo Domingo	-	20	Apertura
VC	Colectora	Villareal (U-500)	Límite Urbano norte, tramo 5-6.	La Unión	Variable 15-16	25	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Villareal (U-500)	La Unión	5 de Abril	Variable 18-20	25	Ensanche hacia el oriente.
VC	Colectora	Arturo Prat	Almirante La Torre	Crucero (U-900)	Variable 20-21	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Arturo Prat	Crucero (U-900)	Santa Domingo	Variable 20-21	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Arturo Prat (U-970)	Santa Domingo	Camino al Cementerio	Variable 15-16	20	Ensanche hacia el poniente.
VC	Colectora	Arturo Prat (U-970)	Camino al Cementerio	Límite Urbano sur, tramo 16-17.	Variable 17-14	20	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Eleuterio Ramírez	5 de Abril	Pedro Montt	Variable 20-19	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Eleuterio Ramírez	Pedro Montt	Santo Domingo	Variable 20-21	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Manuel Bulnes	Santo Domingo	Aníbal Pinto	Variable 19-18	20	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Sur 3	Aníbal Pinto (U-966)	Oriente 6	-	20	Apertura
VC	Colectora	Aníbal Pinto	Orlando Montecinos	5 de Abril	19	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
VC	Colectora	Aníbal Pinto	5 de Abril	Balmaceda	33	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Aníbal Pinto	Balmaceda	Pedro Montt	Variable 22-21	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Aníbal Pinto	Pedro Montt	Santo Domingo	Variable 21-20	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Aníbal Pinto	Santo Domingo	Manuel Bulnes	Variable 21-19	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Aníbal Pinto (U-966)	Manuel Bulnes	Límite Urbano sur, tramo 12-13.	Variable 20-16	30	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Oriente 5	Límite Urbano oriente, tramo 8-9 (Ruta 5 Sur).	Pedro Montt	-	20	Apertura
VC	Colectora	Oriente 5	Pedro Montt	Límite Urbano sur, tramo 9-10.	-	20	Apertura
VC	Colectora	Oriente 7	Sur 5 (U-891)	340 m hacia el surponiente de la intersección entre Oriente 7 y Sur 5 (U-891).	Variable 14-10	20	Ensanche hacia el suroriente.
VC	Colectora	Oriente 7	340 m hacia el surponiente de la intersección entre Oriente 7 y Sur 5 (U-891).	Límite Urbano poniente, tramo 11-1 (Ruta 5 Sur).	-	20	Apertura
VC	Colectora	Oriente 8	Oriente 7	Límite Urbano sur, tramo 10-11.	-	20	Apertura
VC	Colectora	Sur 7	Límite Urbano poniente, tramo 11-1 (Ruta 5 Sur).	Límite Urbano oriente, tramo 9-10.	-	30	Apertura

**Vías de Servicio**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
VS	Servicio	Norte 1	U-532	Villareal (U-500)	-	15	Apertura
VS	Servicio	Norte 1	Villareal (U-500)	Railef	-	15	Apertura
VS	Servicio	Circunvalación 1	Villareal (U-500)	Railef	-	20	Apertura
VS	Servicio	Circunvalación 1	Railef	Orlando Montecinos	-	15	Apertura
VS	Servicio	Circunvalación 3	Circunvalación 1	Oriente 6	-	15	Apertura
VS	Servicio	Norte 3	Límite Urbano poniente, tramo 11-1 (Ruta 5 Sur).	Límite Urbano oriente, tramo 2-3.	-	20	Apertura

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
VS	Servicio	Norte 4	Limite Urbano poniente, tramo 11-1 (Ruta 5 Sur).	Limite Urbano oriente, tramo 2-3.	-	15	Apertura
VS	Servicio	Norte 6	Limite Urbano poniente, tramo 11-1 (Ruta 5 Sur).	Oriente 10	-	15	Apertura
VS	Servicio	Almirante Torre La	U-532	178 m al poniente de la intersección de Almirante La Torre y Baquedano.	-	15	Apertura
VS	Servicio	Almirante Torre La	178 m al poniente de la intersección de Almirante La Torre y Baquedano.	Baquedano	Variable 17-15	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Almirante Torre La	Baquedano	Arturo Prat	Variable 15-16	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Purranquil	Bernardo O'Higgins	Libertad	Variable 13-14	15	Ensanche hacia el sur.
VS	Servicio	Purranquil	Libertad	Railef	15	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Orlando Montecinos	5 de Abril	Bernardo O'Higgins	Variable 11-12	15	Ensanche hacia el norponiente.
VS	Servicio	Balmaceda	Tomás Burgos	176 m al oriente de la intersección de Balmaceda y Tomás Burgos.	-	20	Apertura
VS	Servicio	Balmaceda	176 m al oriente de la intersección de Balmaceda y Tomás Burgos.	Circunvalación	-	Variable 20-34	Apertura
VS	Servicio	Balmaceda	Circunvalación	Oriente 6	-	20	Apertura
VS	Servicio	Balmaceda	Manuel Rodríguez	94 m al oriente de la intersección de Balmaceda con Diego Portales.	Variable 16-14	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Balmaceda	94 m al oriente de la intersección de Balmaceda con Diego Portales.	Dollinco	Variable 10-4	15	Ensanche asimétrico en ambos costados de la vía.
VS	Servicio	Balmaceda	Dollinco	69 m al oriente de la intersección de Balmaceda y Dollinco.	16	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Balmaceda	69 m al oriente de la intersección de Balmaceda y Dollinco.	Oriente 9	-	15	Apertura
VS	Servicio	18 de Septiembre	Manuel Rodríguez	39 m al oriente de la intersección de 18 de Septiembre y Dollinco.	Variable 20-19	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	18 de Septiembre	39 m al oriente de la intersección de 18 de	Limite Urbano oriente, tramo 5-	-	20	Apertura



**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
			Septiembre y Dollinco.	6.			
VS	Servicio	21 de Mayo	Circunvalación	62 m hacia el oriente de la intersección de 21 de Mayo y Circunvalación.	Variable 12-14	15	Ensanche hacia el norte.
VS	Servicio	21 de Mayo	62 m hacia el oriente de la intersección de 21 de Mayo y Circunvalación.	Oriente 6	-	15	Apertura
VS	Servicio	Sur 1	Sur 2	Arturo Prat	-	15	Apertura
VS	Servicio	Sur 2	Crucero (U-900)	Río Petrohué	-	15	Apertura
VS	Servicio	Sur 4	Sur 5 (U-891)	Limite Urbano oriente, tramo 6-7	-	15	Apertura
VS	Servicio	Sur 6	Oriente 7	Limite Urbano oriente, tramo 9-10.	-	15	Apertura
VS	Servicio	Sur 8	Poniente 4	Arturo Prat (U-970)	Variable 6-7	15	Ensanche asimétrico en ambos costados de la vía.
VS	Servicio	Los Alerces	Oriente 5	Oriente 6	-	15	Apertura
VS	Servicio	Poniente 1A	Norte 1	Riquelme	-	15	Apertura
VS	Servicio	Poniente 2	Río Calle Calle	Limite Urbano sur, tramo 23-24 (Circunvalación 2).	Variable 12-9	15	Ensanche asimétrico en ambos costados de la vía.
VS	Servicio	Poniente 4	Circunvalación 2	Sur 8	-	15	Apertura
VS	Servicio	Poniente 4	Sur 8	Limite Urbano sur, tramo 17-18.	Variable 6-9	15	Ensanche asimétrico en ambos costados de la vía.
VS	Servicio	Carlos Condell	Circunvalación 1	Almirante La Torre	-	15	Apertura
VS	Servicio	Carlos Condell	Almirante La Torre	Crucero (U-900)	Variable 17-14	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Carlos Condell	Crucero (U-900)	Río Petrohué	-	15	Apertura
VS	Servicio	Libertad	Purranquil	Orlando Montecinos	Variable 12-13	15	Ensanche hacia el surponiente.
VS	Servicio	Railef	Villareal (U-500)	Circunvalación 1	-	15	Apertura
VS	Servicio	Railef	Purranquil	Orlando Montecinos	Variable 14-19	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Eleuterio Ramírez	Norte 1	Volcán Osorno	-	20	Apertura
VS	Servicio	Eleuterio Ramírez	Volcán Osorno	5 de Abril	Variable 20-19	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Oriente 1	Manuel Bulnes	Aníbal Pinto (U-966)	-	15	Apertura
VS	Servicio	Oriente 2	Oriente 1	Oriente 1	-	15	Apertura
VS	Servicio	Oriente 3	Manuel Bulnes	Oriente 2	-	15	Apertura
VS	Servicio	Oriente 5a	Santo Domingo	Oriente 5	Variable 22-16	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art.

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
							2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Bernardo O'Higgins	Purranquil	Bernardo O'Higgins A	Variable 16-15	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Bernardo O'Higgins	Bernardo O'Higgins A	Orlando Montecinos	Variable 11-12	15	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VS	Servicio	Bernardo O'Higgins A	Bernardo O'Higgins	Orlando Montecinos	-	15	Apertura
VS	Servicio	Tomás Burgos	Orlando Montecinos	55 m hacia el sur de la intersección de Tomás Burgos con Orlando Montecinos.	Variable 20-18	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Tomás Burgos	55 m hacia el sur de la intersección de Tomás Burgos con Orlando Montecinos.	40 m hacia el norte de la intersección entre Tomás Burgos y 5 de Abril.	Variable 6-9	15	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VS	Servicio	Tomás Burgos	40 m hacia el norte de la intersección entre Tomás Burgos y 5 de Abril.	5 de Abril	13	16	Ensanche hacia el oriente.
VS	Servicio	Tomás Burgos	5 de Abril	Pedro Montt	20	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Tomás Burgos	Pedro Montt	Santo Domingo	20	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Tomás Burgos	Santo Domingo	Los Alerces	Variable 24-21	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Tomás Burgos	Los Alerces	Sur 3	Variable 19-20	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Tomás Burgos	Sur 3	Anibal Pinto (U-966)	-	20	Apertura
VS	Servicio	Circunvalación A	5 de Abril	Circunvalación	-	20	Apertura
VS	Servicio	Circunvalación	5 de Abril	Balmaceda	-	20	Apertura
VS	Servicio	Circunvalación	Balmaceda	Pedro Montt	Variable 20-19	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Circunvalación	Pedro Montt	21 de Mayo	Variable 20-17	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Circunvalación	21 de Mayo	Santo Domingo	Variable 16-17	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Circunvalación	Santo Domingo	Circunvalación 2	-	15	Apertura
VS	Servicio	Oriente 6	Oriente 5	Santo Domingo	-	15	Apertura

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
VS	Servicio	Oriente 6	Santo Domingo	Limite Urbano sur, tramo 9-10.	-	15	Apertura
VS	Servicio	Oriente 7	Limite Urbano norte, tramo 1-2.	Pedro Montt	-	15	Apertura
VS	Servicio	Oriente 7	Pedro Montt	Sur 5 (U-891)	-	15	Apertura
VS	Servicio	Oriente 7	Oriente 7	Limite Urbano sur, tramo 10-11	-	15	Apertura
VS	Servicio	Oriente 9	Limite Urbano norte, tramo 4-5.	Limite Urbano sur, tramo 7-8.	-	20	Apertura
VS	Servicio	Oriente 10	Norte 6	Limite Urbano sur, tramo 7-8.	-	15	Apertura
VS	Servicio	Manuel Rodríguez	Limite Urbano norte, tramo 1-2.	Balmaceda	-	15	Apertura
VS	Servicio	Manuel Rodríguez	Balmaceda	Pedro Montt	Variable 15-16	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Diego Portales	Balmaceda	Pedro Montt	Variable 21-20	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC

**Vías locales**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
VL	Local	Norte 2	Río Petrohué A	63 m al poniente de la intersección de Los Riscos con Hueyusca.	-	11	Apertura
VL	Local	Los Riscos	63 m al poniente de la intersección de Los Riscos con Hueyusca.	Hueyusca	6	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Palomar	Hueyusca	Villareal (U-500)	Variable 10-11	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	La Unión	Norte 1	Baquadano Norte	-	12	Apertura
VL	Local	La Unión	Baquadano Norte	Villareal (U-500)	11	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Riquelme	Poniente 1	87 m al poniente de la intersección entre Riquelme con Carlos Condell.	-	15	Apertura
VL	Local	Riquelme	87 m al poniente de la intersección entre Riquelme con Carlos Condell.	Carlos Condell	Variable 13-15	15	Ensanche hacia el sur.
VL	Local	Riquelme	Carlos Condell	Baquadano	Variable 18-15	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Riquelme	Baquadano	Arturo Prat	Variable	-	Asimilada a clase de

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
					12-13		Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Norte 5	Oriente 7	Limite Urbano oriente, tramo 2-3	-	11	Apertura
VL	Local	Río Damas	Río Calle Calle	Río Pilmaiquén	11	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Río Pilmaiquén	Río Damas	Río Petrohué	10	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Río Pilmaiquén	Río Petrohué	Alborada	11	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Alborada	Río Pilmaiquén	Poniente 8	11	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Río Rahue	Sur 2	Río Damas	-	11	Apertura
VL	Local	Río Calle Calle	Sur 2	Río Damas	-	11	Apertura
VL	Local	Río Calle Calle	Río Damas	Río Petrohué	Variable 13-11	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Río Calle Calle	Río Petrohué	40 m al oriente de la intersección entre Río Calle Calle y Poniente 8.	12	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Río Calle Calle	40 m al oriente de la intersección entre Río Calle Calle y Poniente 8.	Pje. Aurora.	14	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Río Calle Calle	Pje. Aurora.	Carlos Condell	-	11	Apertura
VL	Local	Río Calle Calle	Carlos Condell	Poniente 3	-	11	Apertura
VL	Local	Los Alerces	Aníbal Pinto	Tomás Burgos	Variable 14-11	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Los Alerces	Tomás Burgos	62 m al oriente de la intersección entre Los Alerces y Tomás Burgos.	Variable 10-8	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Los Alerces	62 m al oriente de la intersección entre Los Alerces y Tomás Burgos.	Oriente 5	-	11	Apertura
VL	Local	Vicente Pérez R.	Aníbal Pinto	Tomás Burgos	Variable 11-13	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Vicente Pérez R.	Tomás Burgos	167 m al oriente de la intersección entre Vicente Pérez R. y Tomás	13	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
				Burgos.			
VL	Local	Vicente Pérez R.	167 m al oriente de la intersección entre Vicente Pérez R. y Tomás Burgos.	Oriente 5	-	12	Apertura
VL	Local	Poniente 3	Río Calle Calle	Santo Domingo	-	11	Apertura
VL	Local	Poniente 5	La Unión	U-532	-	11	Apertura
VL	Local	Poniente 6	La Unión	U-532	-	12	Apertura
VL	Local	Poniente 7	Crucero (U-900)	Río Damas	-	11	Apertura
VL	Local	Poniente 8	Alborada	Río Calle Calle	11	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Hueyusca	Norte 1	21 m al norte de la intersección entre A. Cruchaga y Hueyusca	-	11	Apertura
VL	Local	Hueyusca	21 m al norte de la intersección entre A. Cruchaga y Hueyusca	La Unión	Variable 11-10	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Baquadano Norte	La Unión	Almirante La Torre	Variable 12-11	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Baquadano	Almirante La Torre	Crucero (U-900)	Variable 17-18	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Baquadano	Crucero (U-900)	214 m al sur de la intersección entre Baquadano y Crucero (U-900).	Variable 11-13	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Baquadano	214 m al sur de la intersección entre Baquadano y Crucero (U-900).	Poniente 3	-	11	Apertura
VL	Local	Eleuterio Ramírez	Railef	Norte 1	-	12	Apertura
VL	Local	Bernardo O'Higgins	Railef	19 m al norte de la intersección entre Volcán Calbuco y Bernardo O'Higgins	-	11	Apertura
VL	Local	Bernardo O'Higgins	19 m al norte de la intersección entre Volcán Calbuco y Bernardo O'Higgins	Purranquil	Variable 10-11	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Railef	Circunvalación 1	87 m al norte de la intersección entre Lago Puyehue y Railef.	9	11	Ensanche hacia el oriente.
VL	Local	Railef	87 m al norte de la intersección entre Lago Puyehue y Railef	Purranquil	Variable 9-10	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Oriente 4	Circunvalación 3	Balmaceda	-	11	Apertura

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
VL	Local	Oriente 4	Santo Domingo	Limite Urbano sur, tramo 9-10.	-	11	Apertura
VL	Local	Bastias	Pedro Montt	Sur 5 (U-891)	Variable 12-13	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Estación 1	Arturo Prat	Eleuterio Ramírez	-	11	Apertura
VL	Local	Estación 2	Arturo Prat	Eleuterio Ramírez	-	11	Apertura
VL	Local	Estación 3	Arturo Prat	Eleuterio Ramírez	-	11	Apertura
VL	Local	Estación 4	Arturo Prat	Eleuterio Ramírez	-	11	Apertura
VL	Local	Estación 5	Arturo Prat	Eleuterio Ramírez	-	11	Apertura

**Área Urbana de Corte Alto**

**Vías Colectoras**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
VC	Colectora	Manuel Baquedano	Poniente 3	Poniente 2	Variable 13-11	20	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Manuel Baquedano	Poniente 2	Pedro Aguirre C. (U-970)	-	20	Apertura
VC	Colectora	Oriente 1	Phillipi	Sur 1	-	20	Apertura
VC	Colectora	5 de Abril	Pedro Aguirre C. (U-970)	Vicente Pérez R.	Variable 18-20	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	O'Higgins (U-964-V)	Limite Urbano sur, tramo 13-14.	Poniente 3	20	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	O'Higgins (U-964-V)	Poniente 3	Poniente 2	22	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	O'Higgins (U-964-V)	Poniente 2	Barros Arana	21	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	O'Higgins (U-964-V)	Barros Arana	Pedro Aguirre C.	20	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Estación 1	Pedro Aguirre C.	Vicente Pérez R.	-	Variable 41-30	Apertura
VC	Colectora	Arturo Prat (U-964-V)	Vicente Pérez R.	Phillipi	Variable 19-20	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Arturo Prat (U-964-V)	Phillipi	75 m hacia el oriente de la	Variable 20-22	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a



**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
				intersección de Phillipi y Arturo Prat (U-964-V).			lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Arturo Prat (U-964-V)	75 m hacia el oriente de la intersección de Phillipi y Arturo Prat (U-964-V).	Antonio Varas	Variable 24-26	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Arturo Prat (U-964-V)	Antonio Varas	222 m hacia el oriente de la intersección de Antonio Varas y Arturo Prat (U-964-V).	Variable 24-23	Variable 27-28	Ensanche hacia el norte, trazado a 12.5 m respecto del eje de la vía.
VC	Colectora	Arturo Prat (U-964-V)	222 m hacia el oriente de la intersección de Antonio Varas y Arturo Prat (U-964-V).	Limite Urbano oriente, tramo 7-8.	Variable 18-19	25	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Poniente 1	Manuel Baquedano	O'Higgins (U-964-V)	-	20	Apertura
VC	Colectora	Poniente 1	O'Higgins (U-964-V)	Vicente Pérez R.	-	20	Apertura
VC	Colectora	Poniente 2	Manuel Baquedano	O'Higgins (U-964-V)	Variable 11-12	20	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Sur 1	Pedro Aguirre C.	Limite Urbano oriente, tramo 7-8.	-	20	Apertura
VC	Colectora	Pedro Aguirre C. (U-970)	Limite Urbano norte, tramo 5-6.	144 m al norte de la intersección entre Pedro Aguirre C. (U-970) y 5 de Abril.	Variable 20-22	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Pedro Aguirre C. (U-970)	144 m al norte de la intersección entre Pedro Aguirre C. (U-970) y 5 de Abril.	Norte 1	Variable 17-18	25	Ensanche hacia el poniente.
VC	Colectora	Pedro Aguirre C. (U-970)	Norte 1	O'Higgins (U-964-V)	Variable 20-19	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Pedro Aguirre C. (U-970)	O'Higgins (U-964-V)	Los Canelos	Variable 18-15	20	Ensanche hacia el oriente.
VC	Colectora	Pedro Aguirre C. (U-970)	Los Canelos	Limite Urbano sur, tramo 9-10.	Variable 14-9	20	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Vicente Pérez R.	5 de Abril	Arturo Prat (U-964-V)	Variable 20-21	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Vicente Pérez R.	Arturo Prat (U-964-V)	218 m hacia el sur de la intersección de Vicente Pérez R. y Arturo Prat (U-964-V)	Variable 16-12	20	Ensanche hacia el poniente.
VC	Colectora	Vicente Pérez R.	218 m hacia el sur	363 m hacia el sur	Variable	20	Ensanche simétrico

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
			de la intersección de Vicente Pérez R. y Arturo Prat (U-964-V)	de la intersección de Vicente Pérez R. y Arturo Prat (U-964-V)	12-11		en ambos costados de la vía.
VC	Colectora	Vicente Pérez R.	363 m hacia el sur de la intersección de Vicente Pérez R. y Arturo Prat (U-964-V)	Limite Urbano sur, tramo 9-10.	Variable 8-9	20	Ensanche hacia el oriente.
VC	Colectora	Phillipi	Norte 2	5 de Abril	Variable 17-18	20	Ensanche hacia el oriente.
VC	Colectora	Phillipi	5 de Abril	Manuel Montt	-	20	Apertura
VC	Colectora	Phillipi	Manuel Montt	Arturo Prat (U-964-V)	Variable 15-14	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Phillipi	Arturo Prat (U-964-V)	36 m hacia el sur de la intersección entre Phillipi y Las Orquídeas.	Variable 20-19	-	Asimilada a clase de Colectora, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VC	Colectora	Phillipi	36 m hacia el sur de la intersección entre Phillipi y Las Orquídeas.	Vicente Pérez R.	-	20	Apertura

**Vías de Servicio**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
VS	Servicio	Norte 1	Poniente 3	Barros Arana	-	15	Apertura
VS	Servicio	Norte 1	Barros Arana	Pedro Aguirre C.	Variable 7-9	15	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VS	Servicio	18 de Septiembre	Poniente 1	Barros Arana	-	15	Apertura
VS	Servicio	18 de Septiembre	Barros Arana	Pedro Aguirre C.	15	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Manuel Baquedano	Pedro Aguirre C. (U-970)	Phillipi	13	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	5 de Abril	Vicente Pérez R.	Phillipi	10	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	5 de Abril	Phillipi	Oriente 1	-	15	Apertura
VS	Servicio	Cochrane	Vicente Pérez R.	Phillipi	Variable 14-15	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Cochrane	Phillipi	Oriente 1	-	15	Apertura
VS	Servicio	Manuel Montt	Vicente Pérez R.	Antonio Varas	16	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art.

**PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE**  
**MEMORIA EXPLICATIVA**

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
							2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Manuel Montt	Antonio Varas	Arturo Prat (U-964-V)	-	15	Apertura
VS	Servicio	Manuel Rodríguez	Vicuña Mackenna	Pedro Aguirre C.	20	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Los Canelos	Vicuña Mackenna	Pedro Aguirre C.	Variable 14-13	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Poniente 3	Limite Urbano norte, tramo 1-2.	726 m hacia el norte de la intersección entre Manuel Baquedano y Poniente 3.	-	15	Apertura
VS	Servicio	Poniente 3	726 m hacia el norte de la intersección entre Manuel Baquedano y Poniente 3.	Manuel Baquedano	Variable 9-12	15	Ensanche simétrico en ambos costados de la vía.
VS	Servicio	Poniente 3	Manuel Baquedano	O'Higgins (U-964-V)	-	15	Apertura
VS	Servicio	Barros Arana	Manuel Baquedano	18 de Septiembre	-	15	Apertura
VS	Servicio	Barros Arana	18 de Septiembre	O'Higgins (U-964-V)	Variable 9-12	20	Ensanche hacia el poniente.
VS	Servicio	Barros Arana	O'Higgins (U-964-V)	Sur 2	Variable 21-20	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Vicuña Mackenna	Manuel Baquedano	18 de Septiembre	-	15	Apertura
VS	Servicio	Vicuña Mackenna	18 de Septiembre	O'Higgins (U-964-V)	Variable 18-19	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Vicuña Mackenna	O'Higgins (U-964-V)	Los Canelos	Variable 19-20	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Vicuña Mackenna	Los Canelos	107 m al sur de la intersección entre Vicuña Mackenna y Los Canelos	Variable 19-20	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Vicuña Mackenna	107 m al sur de la intersección entre Vicuña Mackenna y Los Canelos	Poniente 1	-	20	Apertura
VS	Servicio	Vicente Pérez R.	Norte 2	5 de Abril	Variable 18-17	-	Asimilada a clase de Servicio, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VS	Servicio	Antonio Varas	Oriente 1	Manuel Montt	-	15	Apertura
VS	Servicio	Antonio Varas	Manuel Montt	Arturo Prat (U-964-V)	Variable 14-10	Variable 18-16	Ensanche hacia el oriente desde el eje de la calzada en 10 m.

PLAN REGULADOR COMUNAL DE PURRANQUE  
MEMORIA EXPLICATIVA

Vías Locales.

Código	Categoría	Nombre	Tramo		Ancho entre Líneas Oficiales (m)		Observaciones
			Desde	Hasta	Existente	Proyectado	
VL	Local	Norte 2	Vicente Pérez R.	Phillipi	Variable 9-10	11	Ensanche hacia el norte.
VL	Local	Sur 2	Poniente 1	Vicuña Mackenna	-	11	Apertura
VL	Local	Sur 3	Poniente 1	60 m al poniente de la intersección entre Barros Arana y El Radal	-	11	Apertura
VL	Local	El Radal	60 m al poniente de la intersección entre Barros Arana y El Radal	Barros Arana	8	-	Asimilada a clase de Local, acorde a lo dispuesto en el Art. 2.3.1 de la OGUC
VL	Local	Poniente 4	Sur 2	Poniente 1	-	11	Apertura