MUNICIPALIDAD DE EL QUISCO

PIIMEP
Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacios Públicos

Memoria explicativa

Plan Comunal de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público El Quisco (PIIMEP) 2026-2036.

Departamento de Planificación – Asesor Urbanista.
Secretaria de Planificación Comunal (SECPLA)
2025.

Contenido

Introducción 10
Capítulo 1: Contexto de elaboración del PIIMEP 12
1.1 ¿Qué es el PIIMEP y cuál es su aporte a nivel comunal? 13
1.2 Marco normativo 14
1.3 Actores relevantes del proceso de elaboración del PIIMEP 16
1.4 Proceso de aprobación del PIIMEP comunal 17
1.5 Instrumentos de planificación vigentes que se relacionan con el PIIMEP 17
1.6 Definiciones de variables o conceptos clave 18
1.6.1 Aportes al espacio público 18
1.6.2 Acciones de mitigación 18
1.6.3 Participación ciudadana 18
1.6.4 Movilidad 18
1.6.5 Espacio público 18
1.7 Aspectos urbanos 19
1.7.1 Áreas verdes y espacio público 19
1.7.2 Transporte y movilidad 20
1.7.3 Patrimonio y semiología 21
1.7.4 Geomorfología y edificaciones 22
1.7.5 Normativa y planificación 22
1.7.6 Sistema de actividades 22
1.7.7 Población y demografía 22
1.7.8 Planes y proyectos 22
1.7.9 Fondos y Financiamiento 22
Capítulo 2: Diagnóstico PIIMEP 23
Primera parte: Sistematización de información secundaria 24
2.1 Caracterización territorial 24
2.1.1 Diagnóstico del Plan Regulador Comunal 24
2.1.2 Diagnóstico del Sistema Natural de El Quisco 42
2.1.2.4 Geomorfología 46
2.1.3 Equipamiento comunal 47
2.1.4 Caracterización Medioambiental 51
2.2 Diagnóstico PLADECO 2023-2028 52
2.2.1 Talleres Territoriales y Focales 53

2.4.1 Talleres territoriales 53
2.4.2 Talleres Focales 55
2.4.4 Encuesta comunal 55
2.5 Caracterización Aspectos Urbanos 60
2.5.1 Parque vehicular 60
2.5.2 Principales generadores y atractores de viajes – Edificaciones e infraestructura 61
2.5.3 Cruces relevantes 63
2.5.4 Señalética de transporte. 65
2.5.5 Paraderos 67
2.5.6 Vialidad estructurante 68
2.5.7 Accidentes de tránsito 69
2.5.8 Infraestructura ciclo inclusiva y Operación de transporte de carga 70
2.5.9 Caracterización de arbolado comunal 70
2.5.10 Plazas, áreas verdes consolidadas, semi y no consolidadas. 72
2.5.11 Seguridad pública 74
2.5.13 Riesgos 78
2.5.14 Usos de suelo 79
2.5.15 Turismo 80
2.6 Análisis demográfico comunal 81
2.6.1 Distribución de densidades y segunda vivienda 81
2.6.2 Población por unidades vecinales 83
2.6.3 Población por unidad vecinal y sexo 84
2.6.4 Población por tipo de zonificación 85
2.6.5 Pirámide poblacional 88
2.6.6 Tasa de natalidad 90
2.6.7 Tasa de mortalidad 91
2.6.8 Tasa de crecimiento poblacional 93
2.6.8 Registro Social de Hogares 94
Segunda parte: Sistematización de información primaria 96
2.7 Talleres territoriales y focales plan comunal de inversión de infraestructura de movilidad y espacio público (PIIMEP) 96
2.7.1 Metodología de talleres 96
2.7.3 Resultados talleres territoriales 104
2.8 Encuesta a Niños, Niñas y Adolescentes 157
2.8.1 Análisis de resultados de encuesta a NNA 162

2.8.2 Conclusiones 165
2.9 DIAGNOSTICO CATASTRO DE VIAS ESTRUCTURANTES 166
2.9.1 ANÁLISIS 170
CAPITULO 3: IMAGEN OBJETIVO 186
3.1 PRINCIPIOS Y VALORES INSTITUCIONALES 188
3.2 IMAGEN OBJETIVO: 188
CAPITULO 4: PROPUESTA CARTERA DE INVERSIÓN PIIMEP 191
4.1 Componentes claves 192
4.2 Resumen Componentes 196
4.3 Técnica de financiamiento PIIMEP 197
4.4 Propuesta de Control de Gestión 198
4.5 Cartera de inversión 199
4.6 Planimetría intervención PIIMEP 207
4.7 Detalle de componentes por sectores comunales. 208

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Marco normativo PIIMEP. 14
Tabla 2: Zonas de Influencia y de Planificación del Estudio. 24
Tabla 3: Superficie de las comunas de la Provincia de San Antonio. 24
Tabla 4: Población provincial por sexo en la Región de Valparaíso. 25
Tabla 5: Densidad Poblacional por provincia. Región de Valparaíso. 25
Tabla 6: Características de zonas de PRIVSBCS en El Quisco. 28
Tabla 7: Normas urbanísticas en zonificación PRC El Quisco 1994. 32
Tabla 8: Normas urbanísticas en zonificación Seccional Isla Negra. 33
Tabla 9: Rangos prediales El Quisco. 35
Tabla 10: Rangos Prediales de El Totoral 36
Tabla 11: Proyecciones de Población y Demanda de Agua (l/s). 41
Tabla 12: Proyección Generación de Aguas Servidas (l/s) en largo plazo. 41
Tabla 13: Equipamientos de Salud presentes en comuna de El Quisco. 49
Tabla 14: Equipamientos de seguridad. 49
Tabla 15: Figuras de conservación de la comuna de El Quisco (consolidadas y en proceso de reconocimiento). 51
Tabla 16: Frecuencias ideas problemas y distribución porcentual análisis comunal. Talleres Territoriales. 54
Tabla 17: Distribución porcentual áreas de gestión municipal por problemáticas: Talleres Focales. 55
Tabla 18: Frecuencias y porcentajes comunales de obras de infraestructura por niveles de importancia. 57
Tabla 19: Promedios de niveles de importancia de obras de infraestructura por unidad vecinal. 58
Tabla 20: Evolución del parque vehicular de la comuna de El Quisco. 61
Tabla 21: Población distribuida por unidades vecinales 2024, comuna de El Quisco. 83

Tabla 22: Distribución porcentual de población según unidad vecinal y sexo 2024, comuna El Quisco. ... 85
Tabla 23: Evolución de población distribuida según zonificación (Urbano-Rural) 2002-2030, comuna El Quisco. ... 86
Tabla 24: Distribución de población femenina y masculina según rangos etarios comuna El Quisco, año 2024. ... 88
Tabla 25: Tasa de natalidad comuna El Quisco 2010-2021. ... 90
Tabla 26: Tasa de mortalidad comuna El Quisco 2010-2021. ... 92
Tabla 27: Tasa de crecimiento poblacional comuna El Quisco 2011-2030. ... 93
Tabla 28: Distribución porcentual de población según Registro Social de Hogares 2024. ... 94
Tabla 29: Iconografía y definiciones PIIMEP – talleres. ... 101
Tabla 30: Cronograma talleres. ... 104
Tabla 31: Frecuencia de comentarios por unidad vecinal, taller territorial Territorio 1. ... 106
Tabla 32: Frecuencia categoría PEP territorial, taller territorial Territorio 1. ... 108
Tabla 33: Frecuencia por categoría PM territorial, taller territorial Territorio 1. ... 109
Tabla 34: Frecuencia por categoría IEP territorial, taller territorial Territorio 1. ... 109
Tabla 35: Frecuencia por categoría IM territorial, taller territorial Territorio 1. ... 110
Tabla 36: Frecuencia por categoría PEP comunal, taller territorial Territorio 1. ... 111
Tabla 37: Frecuencia por categoría PM comunal, taller territorial Territorio 1. ... 112
Tabla 38: Frecuencia por categoría IEP comunal, taller territorial Territorio 1. ... 113
Tabla 39: Frecuencia por categoría IM comunal, taller territorial Territorio 1. ... 113
Tabla 40: Frecuencia de comentarios por unidad vecinal, taller territorial Territorio 2 y 3. ... 116
Tabla 41: Frecuencia Problemas de Espacio Público territorial, taller Territorio 2 y 3. ... 118
Tabla 42: Frecuencia Problemas de Movilidad territorial, taller Territorio 2 y 3. ... 119
Tabla 43: Frecuencia Iniciativas de Espacio Público territorial, taller Territorio 2 y 3 ... 120
Tabla 44: Frecuencia Iniciativas de Movilidad territorial, taller Territorio 2 y 3. ... 121
Tabla 45: Frecuencia Problemas de Espacio Público comunal, taller Territorio 2 y 3. ... 121
Tabla 46: Frecuencia Problemas de Movilidad comunal, taller Territorio 2 y 3. ... 122
Tabla 47: Frecuencia Iniciativas de Espacio Público comunal, taller Territorio 2 y 3. ... 122
Tabla 48: Frecuencia Iniciativas de Movilidad comunal, taller Territorio 2 y 3. ... 123
Tabla 49: Frecuencia Problemas de Espacio Público territorial, taller Territorio 4. ... 126
Tabla 50: Frecuencia Problemas de Movilidad territorial, taller Territorio 4. ... 127
Tabla 51: Frecuencia Iniciativas de Espacio Público territorial, taller Territorio 4. ... 128
Tabla 52: Frecuencia Iniciativas de Movilidad territorial, taller Territorio 4. ... 128
Tabla 53: Frecuencia Problemas de Movilidad comunal, taller Territorio 4. ... 129
Tabla 54: Frecuencia Iniciativas de Espacio Público comunal, taller Territorio 4. ... 129
Tabla 55: Frecuencia Iniciativas de Movilidad comunal, taller Territorio 4. ... 129
Tabla 56: Frecuencia Problemas de Espacio Público. Taller focal concejales. ... 131
Tabla 57: Frecuencia Problemas de Movilidad. Taller focal concejales. ... 132
Tabla 58: Frecuencia Iniciativas de Espacio Público. Taller focal concejales. ... 133
Tabla 59: Frecuencia Iniciativas de Movilidad. Taller focal concejales. ... 133
Tabla 60: Frecuencia Problemas de Espacio Público. Taller focal desarrollo económico y turismo. ... 135
Tabla 61: Frecuencia Problemas de Movilidad. Taller focal desarrollo económico y turismo .. 137
Tabla 62: Frecuencia Iniciativas de Espacio Público. Taller focal desarrollo económico y turismo ... 138
Tabla 63: Frecuencia Iniciativas de Movilidad. Taller focal desarrollo económico y turismo.... 139
Tabla 64: Frecuencia Problemas de Espacio Público. Taller focal discapacidades ... 142

Tabla 65: Frecuencia Problemas de Movilidad. Taller focal discapacidades 143
Tabla 66: Frecuencia Iniciativas de Espacio Público. Taller focal discapacidades..... 144
Tabla 67: Frecuencia Iniciativas de Movilidad. Taller focal discapacidades 144
Tabla 68: Frecuencia total por temática. Talleres territoriales..... 146
Tabla 69: Frecuencia problemas de espacios públicos. Talleres territoriales..... 147
Tabla 70: Frecuencia problemas de movilidad. Talleres territoriales. 148
Tabla 71: Frecuencia iniciativas de espacio público. Talleres territoriales 149
Tabla 72: Frecuencia iniciativas de movilidad. Talleres territoriales 150
Tabla 73: Frecuencia total por temática. Talleres focales..... 152
Tabla 74: Frecuencia problemas de espacio público. Talleres focales..... 153
Tabla 75: Frecuencia problemas de movilidad. Talleres focales..... 154
Tabla 76: Frecuencia iniciativas de espacio público. Talleres focales..... 155
Tabla 77: Frecuencia iniciativas de movilidad. Talleres focales. 156
Tabla 78: Operacionalización de variables. 160
Tabla 79: Frecuencias respuesta a problemas de espacios públicos..... 162
Tabla 80: Frecuencias iniciativas de espacios públicos. 163
Tabla 81: frecuencias problemáticas de movilidad. 164
Tabla 82: distribución porcentual iniciativas de Movilidad 165
Tabla 83: Definición de variables catastro de aceras, calzadas y cruces en vías estructurantes. 167
Tabla 84: Frecuencia vialidades estructurales por sector..... 170
Tabla 85: Frecuencia aceras por vialidades estructurales según orientación y sector. 170
Tabla 86: Frecuencia aceras con pavimentación por sector. 171
Tabla 87: frecuencia porcentaje de pavimentación de acera..... 172
Tabla 88: Frecuencia porcentual calidad acera por sector 173
Tabla 89: Frecuencia tipo de degradación por sector 174
Tabla 90: Frecuencia continuidad vial por sector..... 175
Tabla 91: Frecuencia distribución tipo de discontinuidad por sector 176
Tabla 92: frecuencia circulación tránsito de personas con movilidad reducida por sector 177
Tabla 93: Promedio tamaño acera por sector. 178
Tabla 94: promedio tamaño acera pavimentada por sector. 178
Tabla 95: Frecuencias calzadas con pavimentación por sector 179
Tabla 96: frecuencia calidad de aceras vías estructurantes por sector..... 180
Tabla 97: Frecuencia dispositivo de rodados por vías estructurantes por sector 181
Tabla 98: Frecuencia calidad dispositivo de rodado de la acera por vialidades estructurantes por sector..... 182
Tabla 99: Frecuencia pavimentación cruces vialidades estructurantes por sector..... 183
Tabla 100: Frecuencia calidad cruces en vías estructurantes por sector 184
Tabla 101: Frecuencia problemas en vías estructurantes por sector..... 185
Tabla 102: resumen status numero proyectos secpla y financiamiento aproximado. 192
Tabla 103: Resumen componentes por sector comunal. 196
Tabla 104: Resumen por RUTA PIIMEP (RP) 196

INDICE DE DIAGRAMAS

Diagrama 1: Actores internos relevantes del proceso de elaboración del PIIMEP 16
Diagrama 2: Actores externos relevantes del proceso de elaboración del PIIMEP..... 16
Diagrama 3: Modelo de Conectividad Comunal..... 39
Diagrama 4: Asistencia por sexo, taller territorial Territorio 1. 105

Diagrama 5: Asistencia por sexo, taller territorial Territorio 2 y 3. 115
Diagrama 6: Asistencia por sexo, taller territorial Territorio 4. 124
Diagrama 7: Asistencia por sexo, taller focal concejales. 130
Diagrama 8: Asistencia por sexo, taller focal desarrollo económico y turismo. 134
Diagrama 9: Asistencia por sexo, taller focal discapacidades 141
Diagrama 10: Asistencia por sexo, talleres territoriales 145
Diagrama 11: Asistencia por sexo, talleres focales 151
Diagrama 12: Proceso de Control de Gestión PIIMEP 198

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Climograma de El Quisco.. 42
Gráfico 2: Distribución de uso de medios de transporte en la comuna de El Quisco. 59
Gráfico 3: Resultados a nivel comunal: dificultad de desplazamiento. 60
Gráfico 4: Evolución del parque vehicular de la comuna de El Quisco. 60
Gráfico 5: Casos policiales según delito, comuna de El Quisco. 75
Gráfico 6: Población distribuida por unidades vecinales 2024, comuna de El Quisco. 83
Gráfico 7: Distribución porcentual de población según unidad vecinal y sexo 2024, comuna El Quisco. 84
Gráfico 8: Evolución de población distribuida según zonificación (Urbano-Rural) 2002-2030, comuna El Quisco. 86
Gráfico 9: Pirámide poblacional comuna El Quisco 2024. 88
Gráfico 10: Tasa de natalidad comuna El Quisco 2010-2021. 90
Gráfico 11: Tasa de mortalidad comuna El Quisco 2010-2021. 91
Gráfico 12: Tasa de crecimiento poblacional comuna El Quisco 2011-2030. 93
Gráfico 13: Distribución porcentual de población según Registro Social de Hogares 2024. 94
Gráfico 14: Porcentaje comentarios por unidad vecinal, taller territorial Territorio 1. 106
Gráfico 15: Porcentaje comentarios problemas e iniciativas territoriales. Taller territorio 1. .. 107
Gráfico 16: Porcentaje comentarios problemas e iniciativas comunales. Taller territorio 1. 107
Gráfico 17: Porcentaje de comentarios por unidad vecinal, taller territorial Territorio 2 y 3. .. 116
Gráfico 18: Frecuencia menciones de problemas e iniciativas territoriales, taller territorial Territorio 2 y 3. 116
Gráfico 19: Porcentaje menciones de problemas e iniciativas comunales, taller territorial Territorio 2 y 3. 117
Gráfico 20: Porcentaje menciones de problemas e iniciativas de Espacio Público y Movilidad territorial, taller territorial Territorio 4. 125
Gráfico 21: Porcentaje menciones de Iniciativas y Problemas de Espacio Público y Movilidad territorial, taller territorial Territorio 4. 125
Gráfico 22: Porcentaje menciones de Problemas e Iniciativas de Espacio Público y Movilidad focal concejales. 130
Gráfico 23: Porcentajes menciones de Problemas e Iniciativas de Espacio Público y Movilidad. Taller focal desarrollo económico y turismo. 135
Gráfico 24: Porcentaje menciones de Problemas e Iniciativas de Espacio Público y Movilidad. Taller focal discapacidades 141
Gráfico 25: Porcentaje menciones de Problemas e Iniciativas de Espacio Público y Movilidad. Talleres territoriales. 146
Gráfico 26: Frecuencia menciones de Problemas de Espacio Público y Movilidad. Talleres focales. 152
Gráfico 27: Distribución porcentual problemáticas de espacio público. 163

Gráfico 28: Distribución porcentual iniciativas de espacio público. 163
Gráfico 29: Distribución porcentual problemática de movilidad. 164
Gráfico 30: distribución porcentual iniciativas de movilidad. 165
Gráfico 31: Distribución porcentual por aceras con pavimentación en vialidades estructurantes comunal. 171
Gráfico 32: distribución de porcentaje de pavimentación aceras. 172
Gráfico 33: Frecuencia por calidad de acera. 173
Gráfico 34: Frecuencia tipo de degradación aceras comunal. 174
Gráfico 35: distribución porcentual continuidad vial comunal. 175
Gráfico 36: Frecuencia por tipo de discontinuidad vías estructurantes. 176
Gráfico 37: Distribución porcentual circulación tránsito de personas con movilidad reducida en vialidades estructurantes Comunal. 177
Gráfico 38: distribución porcentual calzadas con pavimentación por vialidades estructurantes comunal. 179
Gráfico 39: distribución porcentual calidad de calzada vías estructurantes comunal. 180
Gráfico 40: Distribución porcentual distribución dispositivo de rodados por vías estructurantes comunal. 181
Gráfico 41: Distribución porcentual calidad dispositivo de rodado de la acera por vialidades estructurantes comunal. 182
Gráfico 42: Distribución porcentual pavimentación cruces vialidades estructurantes comunal. 183
Gráfico 43: Distribución porcentual calidad cruces en vías estructurantes de la comuna. 184
Gráfico 44: Frecuencia tipo de problemas en los cruces de las vías estructurantes comunal. 185

INDICE DE FIGURAS

Figura 1: Conurbaciones en Región de Valparaíso.Fuente: Estudio Modificación del Plan Regulador (2019), desde URBE (2007) 26
Figura 2: Zonificación PRIVSBCS en El Quisco. 28
Figura 3: Zonas de borde costero en PRIVSBCS. 29
Figura 4: Zonificación Plan Regulador Comunal 1994. 31
Figura 5: Zonificación Seccional Isla Negra. 34
Figura 6: Patrones de asentamiento en El Totoral. 36
Figura 7: Zonas Afectadas por Incendios forestales.Fuente: Oficina SIG 2025. 38
Figura 8: Áreas Concesionadas de El Quisco, Punta de Tralca e Isla Negra. 40
Figura 9: Cursos de agua de la comuna de El Quisco. 45
Figura 10: Unidades geomorfológicas principales comuna de El Quisco. 46
Figura 11: Índice de erosión potencial comuna de El Quisco. 47
Figura 12: Localización comunal de establecimientos educacionales. 48
Figura 13: Distribución equipamientos de salud. 49
Figura 14: Distribución espacial de establecimiento seguridad. 50
Figura 15: Resultados de Talleres Territoriales: priorización de áreas estratégicas. 54
Figura 16: Caracterización de las personas encuestadas. 56
Figura 17: Equipamiento y Centralidades. 62
Figura 18: Localización de semáforos, comuna de El Quisco. 63
Figura 19: Señalética de transporte de la comuna de El Quisco. 65
Figura 20: Paraderos comuna de El Quisco. 67
Figura 21: Vialidad estructurante según Plan Regulador Comunal 1994 comuna de El Quisco. 68
Figura 22: Accidentes de tránsito en la comuna de El Quisco, año 2024. 69

Figura 23: Especies de árboles definidas por Ordenanza de Imagen Comunal. 71
Figura 24: Áreas verdes consolidadas, semi consolidadas y no consolidadas de la comuna de El Quisco. 72
Figura 25: Áreas verdes públicas y privadas de la comuna de El Quisco. 73
Figura 26: Hotspot delincuencia Quisco Centro-Quisco Alto comuna de El Quisco..... 74
Figura 27: Riesgos naturales comuna de El Quisco. 76
Figura 28: Unidades espaciales asociadas a la gestión del riesgo, comuna de El Quisco. 78
Figura 29: Mapa de uso de suelos en la comuna de El Quisco..... 79
Figura 30: Mapa de atractivos turísticos. 80
Figura 31: Densidad habitacional según hab/ha (izquierda) y viv/ha (derecha). 82
Figura 32: División de la comuna de El Quisco, talleres territoriales. 97
Figura 33: Taller territorial - Territorio 1. 105
Figura 34: Taller territorial Territorio 2. 114
Figura 35: Taller territorial Territorio 3. 115
Figura 36: Taller territorial - Territorio 2 y 3. 115
Figura 37: Taller territorial – Territorio 4. 124
Figura 38: Taller focal concejales. 130
Figura 39: Taller focal desarrollo económico y turismo. 134
Figura 40: Taller focal discapacidades 140
Figura 41: Talleres territoriales..... 145
Figura 42: Talleres focales 151
Figura 43: Categorización de problemas e iniciativas de espacio público y movilidad 158
Figura 44: Cuestionario encuesta PIIMEP NNA 161

Introducción

En octubre del año 2016, se publica la Ley de Aportes al Espacio Público (N°20.958), cuya génesis está basada en la idea de que todos los proyectos de construcción en los que van a habitar personas colaboren en la conformación de ciudades equilibradas, en donde los espacios públicos, donde transcurre gran parte de la vida de las y los habitantes, cuenten con las condiciones necesarias para que se generen interacciones sociales adecuadas y que propicien la idea de vivir en comunidad. Estos espacios deben ser proporcionales al número de personas que habitan un determinado sector de la ciudad en las diferentes formas de habitar las edificaciones (no solo las viviendas), ya que se detecta que los proyectos de densificación y las áreas que se han formado con edificios, muestran carencias en la calidad del espacio público, dando cuenta de un precario equilibrio que termina afectando a las personas en su vida diaria. Es por lo anterior que las relaciones entre espacio público y las edificaciones que se levantan en sus bordes constituyen uno de los aspectos centrales del urbanismo y de la legislación sobre la materia (BCN, 2012)[1]

Para destinar los aportes en dinero, las municipalidades deben elaborar un **Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP)**, cuyo principal objetivo es contar con una cartera actualizada de proyectos y una cartografía en donde se prioricen aquellas obras que mejoren sustancialmente las condiciones de movilidad y los espacios públicos en una determinada comunidad.

Su establecimiento se encuentra regulado bajo la ley N°20.958, que modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones y leyes complementarias, estableciendo un sistema de aportes al espacio público. La principal modificación que esta ley realiza en términos de planificación urbana es la obligatoriedad de que todos los proyectos que generen crecimiento urbano por densificación deben realizar un aporte en conformidad a las características de cada proyecto (en dinero o en cesiones de terreno). El PIIMEP además deberá actualizarse periódicamente en un plazo no mayor a diez años, y cada vez que se apruebe un nuevo instrumento de planificación comunal (Art. 178, LGUC, 2016).

El PIIMEP es entonces un instrumento de nivel comunal que contiene una cartera de proyectos, obras y medidas, incluidas en los instrumentos de planificación territorial o asociadas a éstos, debidamente priorizados, para mejorar aspectos de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de sus espacios públicos y la cohesión social y sustentabilidad urbana (Art. 1.1.2. OGUC). Su utilidad radica en su aporte para definir las necesidades de intervención en el espacio público, la priorización y tipos de proyecto que podrían requerirse para su mejoramiento, en función de los lineamientos municipales y realidad territorial de la comuna de El Quisco. Son obligatorios, pero la ley no establece un plazo para contar con ellos (MINVU & SUBDERE, 2022).

Para su elaboración, el PIIMEP exige la ejecución de una etapa diagnóstica, que debe contener como información básica un marco metodológico y antecedentes de los instrumentos de planificación territorial vigentes en la comuna, los modos de transporte, el uso de suelo, características socioculturales y las carteras de inversión sectorial. Asimismo, contiene un fuerte componente de participación ciudadana, y para conocer su punto de vista de priorización, se

[1] https://www.bcn.cl/historiadelaley/nc/historia-de-la-ley/5635/

llevan a cabo cuatro talleres territoriales (Sector 1: Quisco Alto, Eje Pinomar y Quisco Norte; sector 2: Quisco Centro y Quisco Sur; sector 3: Isla Negra y Punta de Tralca; sector 4: El Totoral) y tres focales (Concejales; Desarrollo económico y turismo; Discapacidades) en donde las y los asistentes tuvieron la oportunidad de expresar sus distintos planteamientos de problemáticas y soluciones mediante el ejercicio de la cartografía social.

La metodología de elaboración del PIIMEP El Quisco se basa en las orientaciones entregadas por la circular de la Dirección de Desarrollo Urbano N°448 (2020), la Guía para la elaboración de planes comunales de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público (CNUD, PNUD y Geociudad, 2019) y la Guía de recomendaciones de planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, nivel intercomunal y comunal (2022), elaborada por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo y la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo.

EL proceso de elaboración del PIIMEP El Quisco es aprobado según Decreto Alcaldicio N° 2995/2023 con fecha 16 de agosto de 2023.

Capítulo 1: Contexto de elaboración del PIIMEP

1.1 ¿Qué es el PIIMEP y cuál es su aporte a nivel comunal?

El PIIMEP, como se indica en párrafos anteriores, es un instrumento de nivel comunal (o intercomunal) que contiene una cartera de proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación territorial, debidamente priorizados, para mejorar condiciones de conectividad, accesibilidad, operación, movilidad, los espacios públicos, la cohesión social y sustentabilidad urbana (Art. 1.1.2 OGUC, en MINVU & SUBDERE, 2022). Su importancia radica en la utilidad que tiene para priorizar las necesidades de intervención en el espacio público a escala local, además de proyectos de mejoramiento, articulado con los lineamientos municipales y situación contextual. Cada municipalidad deberá elaborar un plan comunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, contando con la asistencia técnica de las secretarías regionales ministeriales de Vivienda y Urbanismo y de Transporte y Telecomunicaciones, y del Programa de Vialidad y Transporte Urbano del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (Art. 176, ley 20.958).

El PIIMEP implica la elaboración de dos productos (DDU 448, 2020):

- **Cartera priorizada de proyectos, obras y medidas:** orientadas a mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de los espacios públicos y la integración social y sustentabilidad urbana.

Las obras tienen relación con aspectos de inversión en las siguientes áreas:

  - Movilidad: aceras, circulaciones peatonales, pasos de peatones, calzadas, ciclovías, paraderos de buses, estacionamientos de bicicletas, entre otros.
  - Espacio público: áreas verdes, luminarias y alumbrado público, soterramiento de redes, prevención y mitigación de riesgos de desastres, señaléticas, áreas de juegos infantiles, baños públicos, mobiliario urbano, basureros, quioscos, entre otros.
- **Plano:** debe graficar con precisión la ubicación y los tramos de los proyectos, obras y medidas que se encuentren incluidos en la cartera.

La ley 20.958 fue la respuesta del Estado frente a los resultados del diagnóstico que visibilizó las carencias en la calidad del espacio público, afectando la calidad de vida de las personas. Los proyectos inmobiliarios son los que deben ir conformando las ciudades, por lo cual deben ser equilibrados y respondiendo a las demandas de los habitantes de un territorio (Cuevas, 2022)[2]

El artículo 176 de la LGUC refiere que el principal objetivo del PIIMEP es "mejorar sus condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, así como la calidad de sus espacios públicos y la cohesión social y sustentabilidad urbana". No obstante, la circular N°448 (2020) realiza una interpretación de este artículo estableciendo que "(…) las relaciones funcionales entre la infraestructura y los habitantes pueden ser tomadas en consideración para mejorar las condiciones de conectividad, accesibilidad y operación, tendiendo a generar cohesión social en el contexto de un territorio sustentable" (Numeral 4.1 circular N°448), dando a entender que las iniciativas de inversión mejoran las condiciones de conectividad, accesibilidad

[2] Ley N° 20.958. Impacto en el sistema de movilidad local urbana. Claudia Cuevas Saavedra. Asesoría parlamentaria BCN

y operación, para que estas intervenciones propicien aspectos de cohesión social en el contexto general de un territorio sustentable (Aros, 2022).

La ley 20.958 busca realizar mejoras en el espacio público en general y no solo abordar los impactos viales de los proyectos, ya que busca beneficiar a las personas y no solo a los automovilistas. Como lo indica la propuesta de ajustes al proyecto de ley de aportes al espacio público (Boletín 8493-14), el objetivo es favorecer el crecimiento equilibrado y equitativo de las ciudades, donde cada proyecto que genere crecimiento urbano, ya sea por extensión o por densificación, se haga cargo del impacto vial que genera al entorno y las externalidades que genera en el sistema, a través de medidas de mitigación que contribuyan a la sustentabilidad urbana y la cohesión social. Todos los proyectos de construcción donde habitan personas deben colaborar en la formación de ciudades equilibradas, en donde los recintos y los espacios públicos por igual sean los adecuados.

1.2 Marco normativo

En la siguiente tabla, se detallan los cuerpos legales asociados a la elaboración, aprobación y ejecución de los PIIMEP:

Tabla 1: Marco normativo PIIMEP.

Documento	Fecha de publicación	Resumen
Ley 20.958 de 2016, Establece un Sistema de Aportes al Espacio Público	15/10/2016	Refiere a una modificación de la Ley General de Urbanismo y Construcciones (incorporación del Título V, "De las mitigaciones y aportes al espacio público), y se funda en la necesidad de que los proyectos de construcción contribuyan en la conformación de ciudades equilibradas. Para ello, se presenta un sistema de aportes al espacio público, basado en los principios de Universalidad (todos los proyectos públicos y privados deberán mitigar y/o aportar conforme a las reglas de este título), Proporcionalidad (las mitigaciones deberán ser equivalentes a las externalidades efectivamente generadas por el proyecto, y no se harán cargo de los déficits históricos de infraestructura, por lo que los aportes se deben ajustar a la densidad y destino del proyecto) y Predictibilidad (las mitigaciones y aportes se calculan según métodos objetivos y con base en procedimientos y plazos predefinidos y estandarizados). Artículos: 176 (PIIMEP comunal), 178 (actualización PIIMEP), 179 (pago de aportes y alternativas), 180 (recaudación y destino de aportes) y 181 (rendición de aportes por municipalidad).
D.S. N° 14 de 2018, Modifica OGUC para actualizar sus normas a disposiciones de Ley 20.958	22/02/2018	Capítulo 8: De los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público: Artículo 2.8.1 (PIIMEP comunal y artículo 2.8.3. Materialización de estudios, proyectos obras y medidas consideradas o no en los PIIMEP
D.S. N° 30 de 2019,	17/05/2019	Tiene como objetivo reglamentar el mecanismo mediante el cual los proyectos inmobiliarios, entendidos como

Reglamento Mitigación de Impactos al Sistema de Movilidad Local (MTT)		aquellos que conlleven crecimiento urbano por extensión o por densificación, deben declarar y mitigar los impactos relevantes que se producirían sobre el sistema de movilidad local como consecuencia de la puesta en operación del proyecto, propendiendo a que se mantengan los estándares de servicio del referido sistema en un nivel, al menos, semejante al existente antes de la puesta en operación del proyecto, considerando las características de la zona en que se emplaza y resguardando la circulación segura de peatones y medios de transporte, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano.
Ley 21.284 de 2020, Modifica Ley 20.958, Mitigaciones Directas	12/11/2020	Modifica el artículo primero transitorio de la ley N°20.958, que crea un sistema en que los proyectos inmobiliarios deban mitigar los impactos que generen en sus entornos, con el fin de ampliar en 12 meses el plazo para su entrada en vigencia. Al respecto, la citada ley 20.958 establece un "Informe de Mitigación de Impacto Vial ("IMIV")" que se elaborará y evaluará conforme al procedimiento y a la metodología fijados mediante un reglamento, el que está contenido en el decreto Nº 30, de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el que se publicó en el Diario Oficial con fecha 17 de mayo de 2019, el que con la modificación que se aprueba con la presente ley, sólo será exigible transcurridos treinta meses de la publicación del reglamento señalado.
Circular DDU 448 de 2020, Planes de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público	13/11/2020	Marco reglamentario y metodológico para la confección de los Planes de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público, elaborado por la División de Desarrollo Urbano, que en conformidad con las regulaciones de la ley 20.958, mandata a la institución a impartir instrucciones sobre la aplicación de la normativa de urbanismo y construcciones. Explica el marco legal y reglamentario de los PIIMEP de nivel comunal e intercomunal. Recomienda además un marco metodológico para la confección de los planes.

Fuente: Elaboración propia, con base en BCN (2016-2020)

La ley 20.958 adiciona el Título V: De las mitigaciones y aportes al espacio público a la ley General de Urbanismo y Construcciones, modificando además los siguientes cuerpos legales:

- DFL N°175 Ley General de Urbanismo y Construcciones. Decreto Fuerza de Ley N° 75 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo: Establece las características principales de la ley 20.958
- Ley N°18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades y Ley N° 19.175 sobre Gobierno y Administración Regional: Incorpora la elaboración, aprobación, modificación y materialización de los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público, según su nivel (comunal o intercomunal)

- Ley N°18.696 que modifica el artículo 6° de la ley N°18.502: Crea un registro de consultores de informes de mitigación de impacto vial a cargo de la Subsecretaría de Transportes.

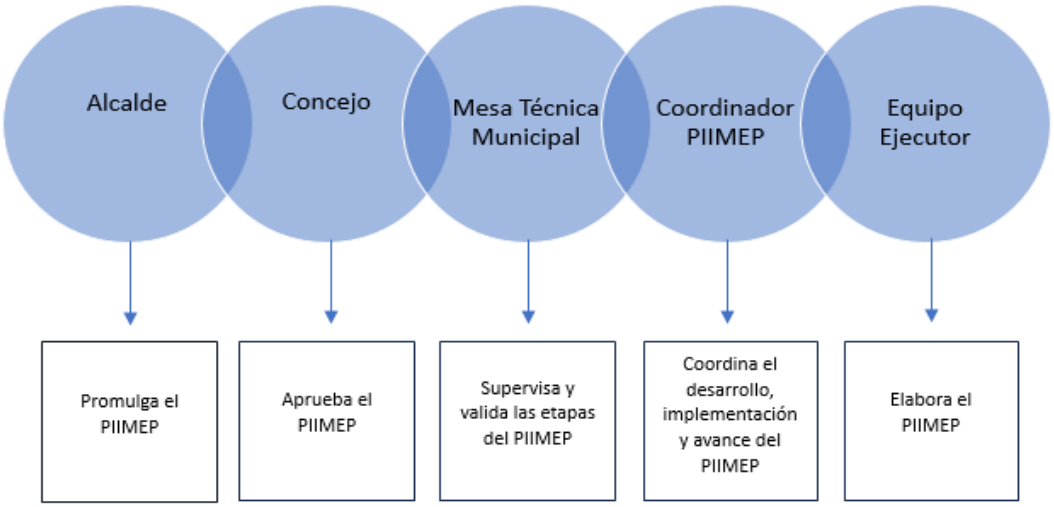
1.3 Actores relevantes del proceso de elaboración del PIIMEP

Según lo estipulado en la ley 20.958 (Art. 176), cada municipio debe elaborar un PIIMEP conforme a la realidad contextual de la comuna, conteniendo una cartera de proyectos, obras y medidas incluidas en los instrumentos de planificación territorial, con el fin de mejorar la calidad de vida y las condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad de las y los habitantes del territorio. Los manuales metodológicos además recomiendan la conformación de una Mesa Técnica Municipal (MTM), organismo técnico sugerido para la supervisión y validación de las etapas del PIIMEP, cuya conformación es la siguiente:

- SECPLA
- Dirección de Tránsito
- Dirección de Obras Municipales
- Dirección de Medioambiente, Aseo y Ornato
- Dirección de Turismo y Desarrollo Económico

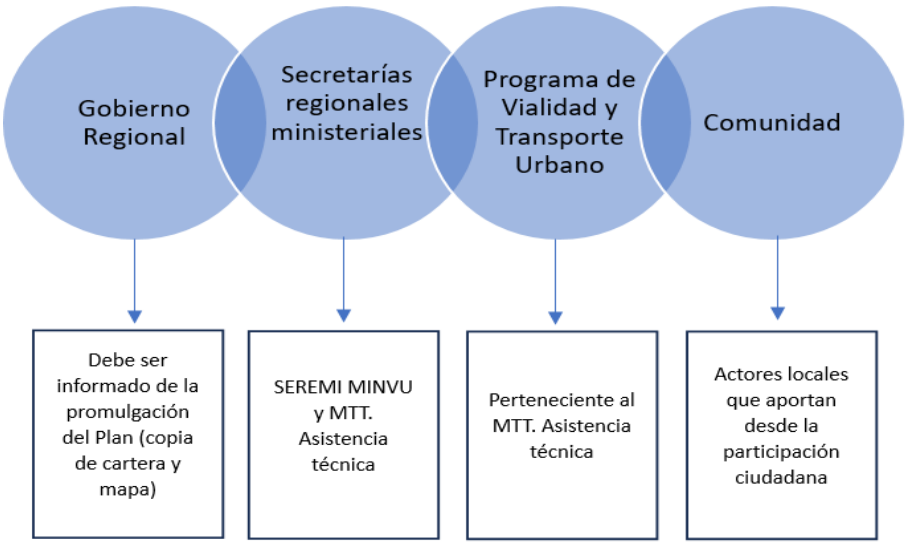
Esta mesa se conforma bajo el Decreto Alcaldicio N° 3022/2023, con fecha 17 de agosto de 2023.

Diagrama 1: Actores internos relevantes del proceso de elaboración del PIIMEP



Fuente: Elaboración propia, con base en CNDU, PNUD y Geociudad, 2019

Diagrama 2: Actores externos relevantes del proceso de elaboración del PIIMEP



Fuente: Elaboración propia, con base en CNDU, PNUD y Geociudad, 2019

1.4 Proceso de aprobación del PIIMEP comunal

El Plan deberá someterse a la aprobación del Concejo municipal, y una vez aprobado, será promulgado por el Alcalde mediante decreto, quien remitirá copia al Gobierno Regional (Art. 176, ley 20.958). Posterior a ello, la cartera priorizada de proyectos y al acto administrativo de aprobación del Plan debe ser publicado en el Diario Oficial. Por su parte, el artículo 4 de las disposiciones transitorias de la ley 20.958 refiere que, al elaborar el Plan por primera vez, deberán, antes de iniciarse su proceso de aprobación, ser sometidos por la autoridad que los elabora a una consulta pública durante 30 días.

1.5 Instrumentos de planificación vigentes que se relacionan con el PIIMEP

En la actualidad, el desarrollo de las políticas públicas considera ampliamente los métodos de la planificación estratégica, incluyendo las condiciones económicas, comunitarias y ambientales de manera equitativa en el diseño de proyectos y estrategias para la implementación de servicios, incorporando a las y los principales interesados en su construcción para satisfacer sus necesidades. Para propender al desarrollo local, las municipalidades, como corporaciones autónomas de derecho público, son las encargadas de satisfacer las necesidades de la comunidad local (DFL N°1/2006, Art. N°1). La Ley N° 18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades (LOCM) establece cinco instrumentos de gestión municipal que implican generar un proceso de planificación estratégica, entre ellos, el Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO), definido como “un instrumento rector del desarrollo en la comuna, que contemplará las acciones orientadas a satisfacer las necesidades de la comuna local y a promover su avance social, económico y cultural” (art. N° 7). Además, indica que es “deber de los municipios, dentro de sus funciones y atribuciones, elaborar, aprobar y modificar el plan comunal de desarrollo cuya aplicación deberá armonizar con los planes regionales y nacionales” (art. N° 3). El objetivo principal del PLADECO es aportar significativamente al proceso estructural que significa el desarrollo local, por medio de la planificación estratégica y el control de las acciones propuestas para el alcance de metas, sirviendo como un instrumento rector de las acciones realizadas por cada dirección municipal para mejorar la calidad de vida de las y los habitantes del territorio.

1.6 Definiciones de variables o conceptos clave

1.6.1 Aportes al espacio público

Los proyectos que conlleven crecimiento urbano por densificación deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 70, directamente, o a través de un aporte equivalente al avalúo fiscal del porcentaje de terreno a ceder a la municipalidad respectiva, para las finalidades y en la forma que se establecen en los artículos siguientes. Los aportes se ajustarán a la densidad y al destino del proyecto, en la forma que disponga la Ordenanza General[3].

1.6.2 Acciones de mitigación

Son medidas que consideran los impactos del proyecto sobre el sistema de movilidad local, dentro de su área de influencia, y propenderán a que mantenga sus estándares de servicio en un nivel semejante al existente, considerando las características de la zona en que se emplaza y resguardando la circulación segura de peatones y medios de transporte, las condiciones de accesibilidad del proyecto, su interacción con el sistema de movilidad y su inserción armónica con el entorno urbano[4].

1.6.3 Participación ciudadana

La participación ciudadana en la Gestión Pública, es el proceso de construcción social de las políticas públicas que, conforme al interés general de la sociedad democrática, canaliza, da respuesta o amplía los derechos económicos, sociales, culturales, políticos y civiles de las personas, y los derechos de las organizaciones o grupos en que se integran, así como los de la comunidad y pueblos indígenas5. El artículo 4° transitorio de la ley 20.958 establece que los primeros PIIMEP comunales deberán, antes de iniciarse su proceso de aprobación, ser sometidos por la autoridad que los elabore a una consulta pública durante 30 días. En el caso del PIIMEP El Quisco, la metodología mandata la participación ciudadana temprana a través de los talleres territoriales y focales, más la aplicación de un instrumento cuantitativo para NNA.

1.6.4 Movilidad

Es una herramienta para articular el territorio, los elementos que lo componen y los espacios de vida. Incluye la conectividad (asociada a la materialidad) y a la sociabilidad (asociada a la cohesión, la integración y la identidad). Entendida de ese modo, la movilidad es un proceso resultante de la distribución territorial de infraestructuras y servicios de transporte[6]

1.6.5 Espacio público

Los espacios públicos son aquellos lugares que son de propiedad pública o para el uso público. Estos tienen que proveer un acceso universal, seguro e inclusivo particularmente para mujeres, niños y niñas, personas mayores o con discapacidades. Estos espacios pueden ser las calles, los espacios abiertos o las instalaciones públicas y llegan a definir el carácter de una ciudad.[7]

---

[3] Art. 175 ley 20.958
[4] https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1131679 art. 1.1.2
[5] https://www.dipres.gob.cl/598/articles-87929_Criterios.pdf
[6] https://ingenieria.uncuyo.edu.ar/catedras/movilidad-transporte-y-acceso-una-renovacion-aplicada-al-ordenamiento-territorial.pdf
[7] http:// https://plataformaurbana.cepal.org/es/urban-themes/34-espacio-publico#:~:text=Los%20espacios%20p%C3%BAblicos%20son%20aquellos,o%20para%20el%20uso%20p%C3%BAblico.

1.7 Aspectos urbanos

Los aspectos urbanos son aspectos constitutivos y determinantes para la movilidad y los espacios públicos. Según la guía del PNUD y CNUD (2019), los aspectos urbanos se componen de: Áreas verdes y espacio público, geomorfología y edificaciones, población y demografía, transporte y movilidad, normativa y planificación, planes y proyectos, patrimonio y semiología, sistema de actividades, fondos y financiamientos.

El análisis de estos aspectos permite conocer la situación inicial de la comuna en relación con su infraestructura de movilidad y espacios públicos, además de contar con una base en conocimiento que permita definir, identificar, seleccionar y priorizar los proyectos, obras y medidas más adecuadas para mitigar las debilidades y potenciar las fortalezas comunales de la manera más efectiva posible[8].

1.7.1 Áreas verdes y espacio público

1.7.1.1 Áreas verdes

Superficie de terreno destinada preferentemente al esparcimiento o circulación peatonal, conformada generalmente por especies vegetales y otros elementos complementarios (O.G.U.C. Decreto 47 MINVU)

Para efectos del diagnóstico las áreas verdes pueden clasificarse según su estado de conservación:

- Buena: área verde consolidada y en óptimo estado que no requiere intervención.
- Regular: área verde consolidada que presenta algunas debilidades en su equipamiento, configuración o estado de mantención.
- No consolidada: área verde definida en el PRC que no cuenta con mobiliario, arborización, tratamiento de suelos, zonificación u otros elementos que permitan entender su apropiación como espacio público (PNUD & CNUD, 2019).

1.7.1.2 Aceras

Da cuenta de la calidad y cobertura de aceras, paseos, escaleras, pasarelas y otras estructuras de desplazamiento con los estándares de accesibilidad universal y adecuación a la demanda peatonal. La guía recomienda identificar sectores críticos y principales rutas o focos peatonales de la comuna.

En este diagnóstico se realizó un catastro de aceras y calzadas de las calles y avenidas estructurantes de toda la comuna a través de un formulario elaborado en la plataforma Kobotoolbox. En este se extrajeron datos descriptivos sobre la calidad de las aceras, las condiciones en las que se encuentran, entre otros datos de gran importancia, y que serán analizados en apartados posteriores (PNUD & CNUD, 2019).

1.7.1.3 Arborización comunal

Caracteriza de los árboles plantados en la comuna, con el objetivo de mejorar el entorno urbano. En términos de calidad y cobertura global. Puede distinguirse entre sectores y/o vías con arborización satisfactoria e identificación de líneas de arborización emblemática o monumental.

[8] Todas las definiciones se obtienen desde el anexo 01 de la Guía para la Elaboración de Planes Comunales de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PNUD & CNUD, 2019).

La obtención de estos datos no implica necesariamente un catastro detallado o la implementación de las distinciones mencionadas, no obstante, la información se obtuvo desde la ordenanza de imagen comunal[9] (PNUD & CNUD, 2019).

1.7.1.4 Actividades en el espacio público

Refiere a aquellas actividades que se realizan en el espacio público de manera periódica, tales como ferias, conmemoraciones, desfiles, entre otras (PNUD & CNUD, 2019).

1.7.1.5 Seguridad pública

Deberán identificarse los puntos que presentan problemas en término de seguridad en el espacio público. Es importante desagregar los datos según el tipo de delitos que se comenten ya que esto puede arrojar luces acerca de qué aspectos de seguridad pueden ser abordables a partir de la reconfiguración y/o mejoramiento del espacio público (PNUD & CNUD, 2019). Dicha información puede obtenerse de información entregada por servicios de seguridad municipal y Carabineros (PNUD & CNUD, 2019).

1.7.2 Transporte y movilidad

1.7.2.1 Oferta de transporte (PNUD & CNUD, 2019)

- Vialidad relevante: Vías de mayor relevancia para la comuna. Se contarán las avenidas y calles definidas como estructurantes en el PRC vigente, distinguiendo las vías o tramos en que encuentren materializados de aquellos proyectados.

- Infraestructura ciclo inclusiva: Se obtiene a través de planos de vialidad ciclo inclusiva, mediante infraestructura dedicada o medidas de gestión. Implica aquellas vías que son compartidas con otros medios de transporte, vías segregadas y vías independientes, cuyo trazado es de uso exclusivo para modos no motorizados. Información obtenida desde el catastro de vialidades estructurantes.

- Catastro de infraestructura de transporte público: Infraestructura dedicada para la circulación de transporte público. Debe considerar la existencia de corredores de buses, pistas solo bus y vías exclusivas. La guía reconoce la dificultad del levantamiento de los paraderos existentes, pero propone la identificación de los más relevantes y la existencia de puntos de importancia de intercambio modal, y si corresponden a infraestructura dedicada o no. Se propone identificar si son paraderos formales o informales.

- Catastro de servicios de transporte público: Modos de transporte público que operan en la comuna y su modalidad de operación, incluye registros de servicios de transporte público inscrito, terminales, tarifas, empresas y servicios operativos, sus recorridos, frecuencias comprometidas, tamaño de las flotas inscritas y su antigüedad. Los datos pueden ser obtenidos a través de solicitud a la Secretaría Regional Ministerial de Transporte.

- Normativa de operación de transporte de carga: Debe revisarse normativa local que restrinja y regule las vías y horarios permitidos para la circulación de camiones.

[9] Ordenanza N°22, específicamente en el titulo 9.

1.7.2.2 Demanda de transporte (PNUD & CNUD, 2019)

- Principales centros generadores y atractores de viajes: Corresponden a los centros y atractores identificados en los antecedentes del sistema de actividades (edificios, hitos, etc.). Tiene relación con el aspecto urbano llamado sistema de actividades.

- Intersecciones relevantes: Principales intersecciones. Consideran intersecciones con alta presencia de flujo vehicular, alta actividad peatonal y aquellas con flujos de ciclistas relevantes. Tiene como finalidad identificar conflictos actuales o potenciales, principalmente entre modos de transporte. Se debe evaluar la existencia y calidad de facilidades peatonales y de ciclistas, tales como dispositivos de rodados, semáforos, ciclovías, señalización, entre otros, así como la presencia de obstáculos. Para efectos del diagnóstico del Plan, la información referida se recolecta a partir de talleres territoriales y focales y a partir de un catastro de vías estructurantes, que contó con variables importantes para este aspecto urbano como, continuidad vial, estado de los cruces, calidad de aceras, etc.

- Viajes: Viajes que ocurren en la ciudad, consideran tramos de origen-destino. Consideran la cantidad de viajes por modo, por periodo y por propósito. Para la obtención de estos datos, cobran relevancia las Encuestas de Origen Destino (EODs) realizadas por SECTRA dentro del contexto de los Planes Maestros de Transporte para ciudades grandes.

- Información de tráfico: La información de tráfico incluye conteos de flujo (vehicular, peatonal, bicicletas), tasas de ocupación de transporte privado y público, mediciones de velocidad de transporte privado y público, demoras y colas en intersecciones, entre otros. Fuentes de información posibles son los Planes Maestros de Transporte (SECTRA), Planes de Gestión de Tránsito (SECTRA), estudios de prefactibilidad de proyectos específicos (SECTRA, Vialidad Urbana, MOP, otros). Plan Nacional de Censo (MOP), entre otros.

- Accidentes de tránsito: Se refiere a la cantidad, tipología y ubicación de accidentes en la comuna. Esta información está disponible en Carabineros y CONASET. Para el diagnóstico también se consideraron datos de la Dirección de Seguridad de la comuna.

- Principales rutas de camiones: Refiere a principales ejes de circulación de camiones y sus principales orígenes y destinos dentro de la comuna. Los datos pueden obtenerse mediante la experiencia de expertos locales y/o revisión de estudios disponibles y documentos disponibles en la comuna.

1.7.3 Patrimonio y semiología

Corresponde a los elementos patrimoniales de la ciudad que pueden condicionar la definición de proyectos del PIIMEP. Entre ellos, se encuentran los Inmuebles de Conservación Histórica (ICH), Zonas Típicas (ZT), Monumentos Históricos (MH) o Nacionales (MN), sitios arqueológicos u otros definidos por el Consejo Nacional de Monumentos y/o el Plan Regulador Comunal. Asimismo, se deben identificar los hitos semiológicos de la comuna que no cuentan con un valor patrimonial ni con un marco de protección legal, es decir, hitos sociales o culturales que sean relevantes para la comunidad (PNUD & CNUD, 2019).

1.7.4 Geomorfología y edificaciones

Aspectos relevantes en cuanto a las características físicas y urbanas de la comuna que pueden influir en el desarrollo del PIIMEP. Éstas son: cauces y relieves, áreas de valor natural, edificaciones relevantes (hitos urbanos) e infraestructura irrelevante (barreras urbanas) (PNUD & CNUD, 2019).

1.7.5 Normativa y planificación

Información proveniente de los instrumentos de planificación territorial. Como mínimo, considera los siguientes planes: Plan Regulador Comunal (PRC), Plan Regulador Intercomunal (PRI), Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO), y el Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT)

1.7.6 Sistema de actividades

Corresponde a la información objetiva sobre la distribución de actividades de la comuna. La guía PNUD & CNUD recomienda complementar con hitos generadores y generadores y atractores de viajes, como: centros comerciales, hospitales y centros médicos, universidades, estadios, aeropuerto, terminales de buses, plaza de armas, estaciones de tren, parques y centros cívicos, entre otros. Esta información puede estar disponible en estudios del PRC o del Plan Maestro de Transporte. Si no se cuenta con esta información, se puede consultar la información de los destinos de las propiedades del registro de recepciones finales (disponible en DOM y SII), permisos de edificación y Cartografía SII.

1.7.7 Población y demografía

Información sobre habitantes de la comuna y su caracterización sobre tendencias de crecimiento, composición etaria, grupos socioeconómicos, entre otros. Esta información puede obtenerse del INE, PRC, PLADECO u Otros (PNUD & CNUD, 2019).

1.7.8 Planes y proyectos

Incorpora iniciativas de interés que afecten directamente al espacio público, como proyectos urbanos, y/o aquellas inversiones públicas o privadas que, con certeza de ejecución, pudiesen impactar significativamente el espacio urbano, como centros comerciales, hospitales, universidades, entre otros (PNUD & CNUD, 2019).

1.7.9 Fondos y Financiamiento

Para dimensionar los recursos disponibles, la guía recomienda proyectar el monto anual del fondo en un horizonte de 10 años, a través de la identificación de tendencias de permisos de edificación aprobados de 5 años anteriores, aplicando la fórmula de cálculo definida en el artículo 2.2.5 Bis del Decreto 14[10]. De manera complementaria a los aportes privados, pueden considerarse los fondos sectoriales, FNDR, FRIL y fondos concursables, proyectando los montos considerando 5 años anteriores a la elaboración del PIIMEP.

Así, el municipio puede tener el volumen de inversión disponible para la ejecución de los proyectos del Plan. Estos montos constituyen un punto de partida para las posteriores inversiones requeridas para la ejecución del mismo (PNUD & CNUD, 2019).

[10] Reglamento de la Ley 20.958.

Capítulo 2: Diagnóstico PIIMEP

Primera parte: Sistematización de información secundaria

2.1 Caracterización territorial

El presente apartado es un consolidado de diagnósticos de los principales planes comunales, que aportan información significativa para la elaboración del PIIMEP. Se presentan a continuación, el diagnóstico del Plan Regulador Comunal del año 2019, el diagnóstico de biodiversidad de la Dirección de Medioambiente Aseo y Ornato y el diagnóstico del Plan de Desarrollo Comunal 2023-2028.

2.1.1 Diagnóstico del Plan Regulador Comunal

2.1.1.1 Espacio de estudio

El área de influencia del estudio corresponderá a la totalidad de la comuna de El Quisco. El territorio operacional del Plan corresponderá a la zona urbana y de extensión urbana definida por el Plan Regulador Intercomunal (PRI). A pesar de formar parte del área de influencia del estudio, se excluyen del territorio posible de planificar por el presente estudio un total de 1.062,5 Ha. que no corresponden a las zonas antes señaladas.

Tabla 2: Zonas de Influencia y de Planificación del Estudio.

Zona Urbana	Zona Extensión Urbana (PRI)	Zona Excluida del Estudio	Comuna
1.499,8 Ha	2.503 Ha	1.062,5 Ha	5.065,3 Ha
29,6%	49,4%	20,9%	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Estudio Modificación del Plan Regulador 2019.

2.1.1.2 Contexto intercomunal, Litoral Sur de Valparaíso

La comuna de El Quisco es la más pequeña de la Provincia de San Antonio y de la región de Valparaíso representando apenas el 3,35% de la misma, a nivel regional corresponde a un 0,31%.

Tabla 3: Superficie de las comunas de la Provincia de San Antonio.

SISTEMA TERRITORIAL	Superficie		
	Ha	% REG	% PROV
San Antonio	40.450	2,47	26,76
Cartagena	24.590	1,50	16,27
El Tabo	9.880	0,60	6,54
El Quisco	5.070	0,31	3,35
Algarrobo	17.560	1,07	11,62
Santo Domingo	53.610	3,27	35,47
TOT: PROVINCIA	151.160	9,22	100,00
TOT: REGIÓN DE VALPARAÍSO	1.639.610	100,00	

Fuente: Estudio Modificación del Plan Regulador 2019.

2.1.1.3 Caracterización de región de Valparaíso

La región se encuentra compuesta por 8 provincias: Valparaíso, Isla de Pascua, Quillota, San Felipe de Aconcagua, Marga Marga, San Antonio, Los Andes y Petorca; y a su vez por 38 comunas.

Tabla 4: Población provincial por sexo en la Región de Valparaíso.

Nombre Provincia	Total Población	Hombres	Mujeres	Total área urbana	% Urbano	Total Área Rural	% Rural
VALPARAÍSO	751.317	362.972	388.345	730.320	97,2	20.997	2,8
ISLA DE PASCUA	7.750	3.819	3.931	7.322	94,5	428	5,5
LOS ANDES	110.602	55.054	55.548	91.145	82,4	19.457	17,6
PETORCA	78.299	38.741	39.558	52.712	67,3	25.587	32,7
QUILLOTA	203.277	98.491	104.786	176.965	87,1	26.312	12,9
SAN ANTONIO	168.046	82.648	85.398	152.012	90,5	16.034	9,5
SAN FELIPE DE ACONCAGUA	154.718	76.038	78.680	115.730	74,8	38.988	25,2
MARGA MARGA	341.893	162.452	179.441	326.369	95,5	15.524	4,5
TOTAL REGIÓN	1.815.902	880.215	935.687	1.652.575	91,0	163.327	9,0

Fuente: Elaboración del Estudio Modificación del Plan Regulador (2019) con base en Censo 2017.

San Antonio es la tercera provincia con mayor población, distribuida de manera casi equitativa entre hombres y mujeres (diferencia de 1.63%). Su porcentaje de área urbana está por debajo de la media regional, siendo la cuarta más grande de la región (Conurbación litoral central)

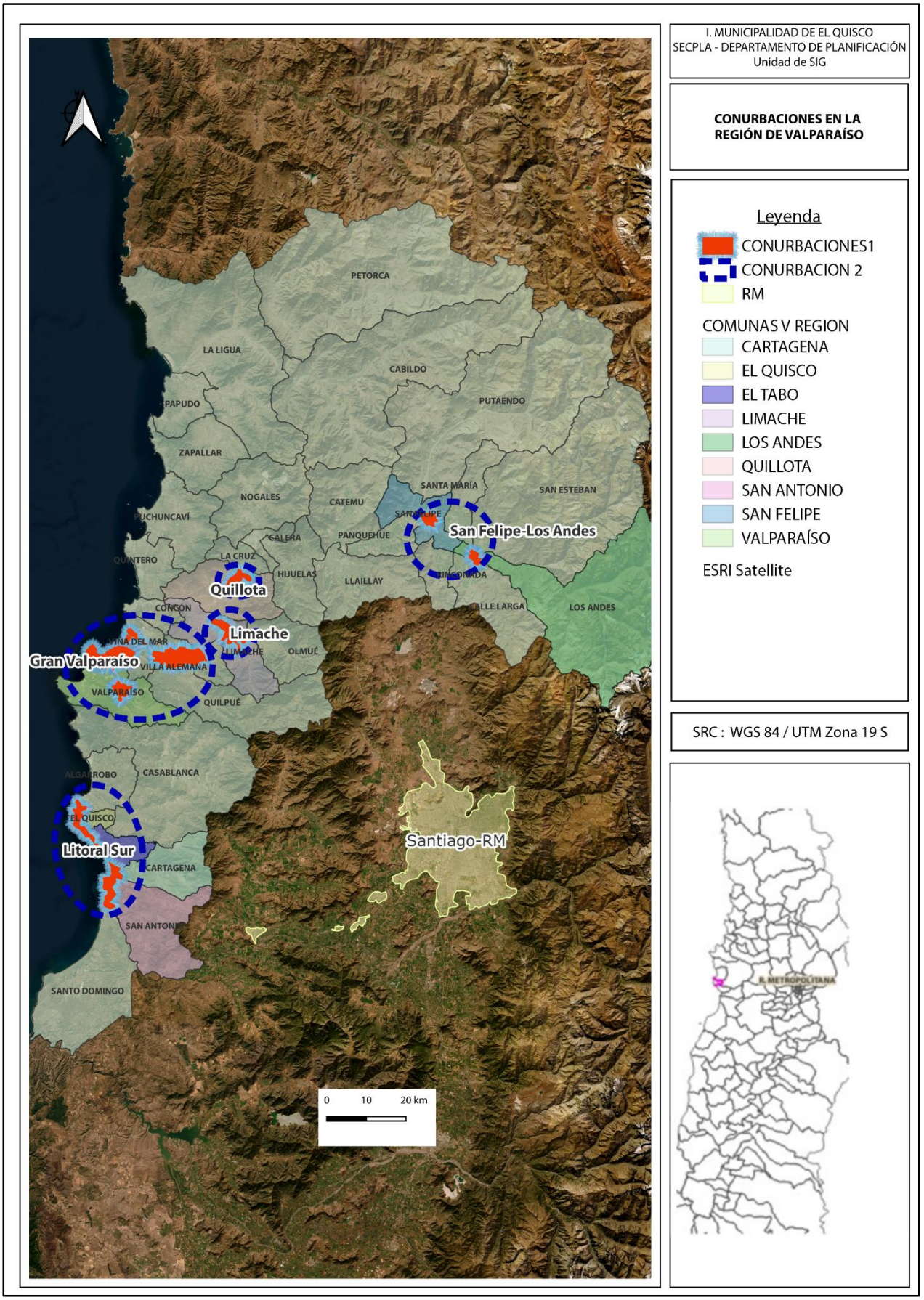
Tabla 5: Densidad Poblacional por provincia. Región de Valparaíso.

NOMBRE PROVINCIA	Población (hab)	Superficie (km2)	Densidad (hab/km2)
VALPARAÍSO	751.317	2.022,32	371,51
ISLA DE PASCUA	7.750	246,45	31,45
LOS ANDES	110.602	3.052,61	36,23
PETORCA	78.299	4.592,85	17,05
QUILLOTA	203.277	1.113,16	182,61
SAN ANTONIO	168.046	1.499,87	112,04
SAN FELIPE DE ACONCAGUA	154.718	2.634,33	58,73
MARGA MARGA	341.893	1.158,48	295,12
TOTAL REGIÓN	1.815.902	16.320,07	111,27

Fuente: Elaboración del Estudio Modificación del Plan Regulador 2019, con base en Censo 2017.

Sin considerar el territorio insular, la provincia es la tercera con menor superficie y en función de la población, en comparación con el resto de la región, tiene valores de densidad poblacional intermedios.

Figura 1: Conurbaciones en Región de Valparaíso.



Fuente: Estudio Modificación del Plan Regulador (2019), desde URBE (2007)

Los centros urbanos de la región de Valparaíso tienden a la conformación de sistemas conurbados, dentro de los cuales se identifican las macro unidades urbanas de San Felipe – Los Andes, Quillota – La Cruz – La Calera, Limache – Olmué, y el litoral sur desde Algarrobo hasta Santo Domingo. Siendo los valles y las planicies litorales los territorios específicos donde se emplazan las áreas urbanas.

2.1.1.4 Marco regulatorio vigente

Plan Regulador Intercomunal de Valparaíso Satélite Borde Costero: La comuna de El Quisco pertenece al sistema intercomunal regulado por el Plan Regulador Intercomunal de Valparaíso, Satélite Borde Costero Sur (PRIVSBCS). Corresponde a una extensión del Plan Regulador Intercomunal de Valparaíso (PIV) 1965, reemplazado por el Plan Regulador Metropolitano de Valparaíso (PREMVAL).

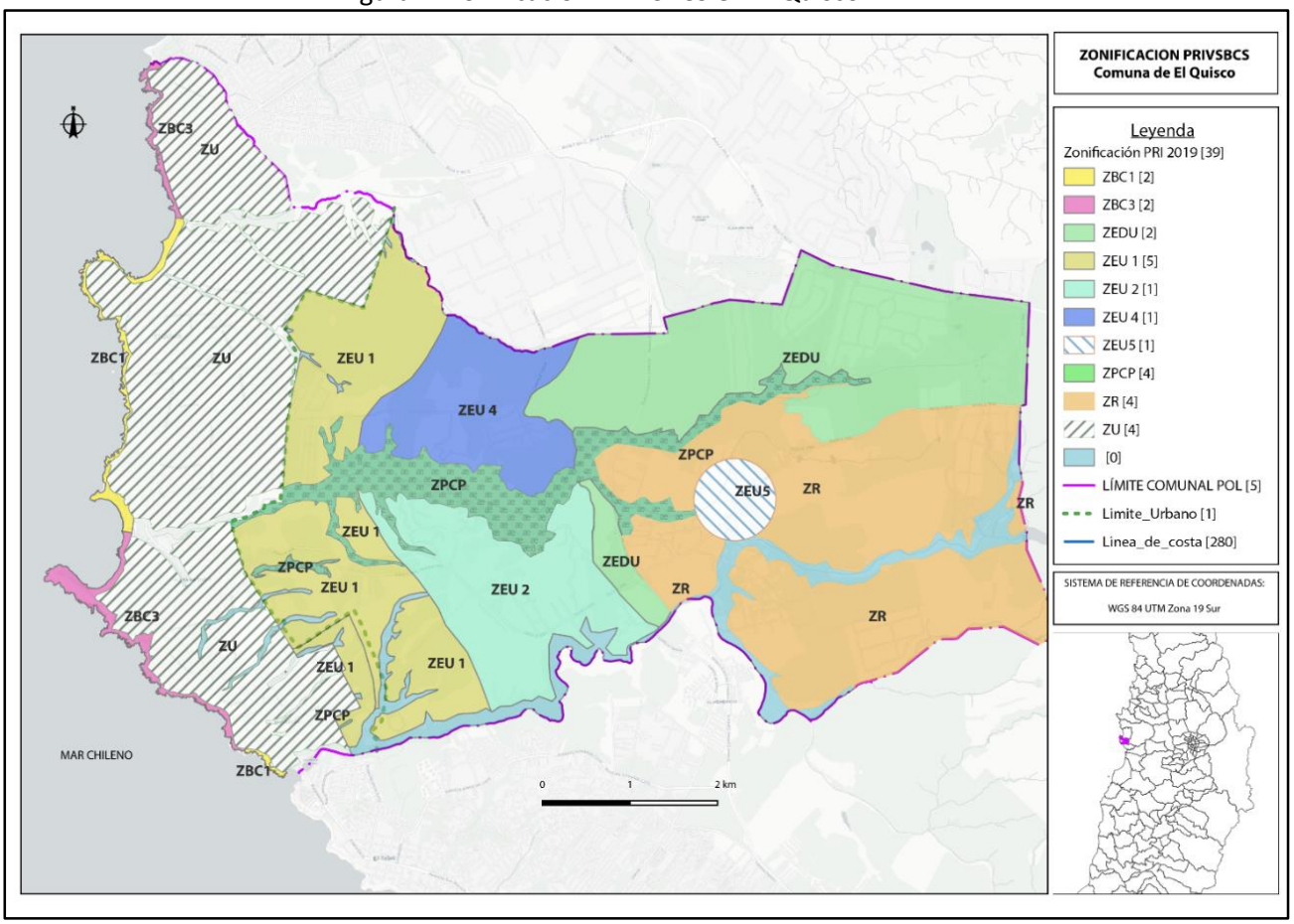
La zonificación contenida en el PRIVSBCS está compuesta de cuatro sub áreas:

- Sub área de características residenciales donde se concentran las zonas urbanas y de extensión urbana.
- Sub área productiva intercomunal, asociadas principalmente a la actividad portuaria y sus zonas de respaldo logístico.
- Sub área de protección donde se encuentran las áreas verdes, zona de protección costera, ecológica y de protección por cauces naturales y valor paisajístico.

El área rural intercomunal establece tanto zonas excluidas al desarrollo urbano como zonas de interés silvoagropecuario, además de la zona rural donde el instrumento de planificación no establece condiciones de ocupación específicas, pero el uso del suelo se encuentra regulado por el artículo N° 55 de la LGUC y para el caso de la provincia, la subdivisión predial mínima sería 10 Ha.

En forma complementaria, este instrumento traza la vialidad estructurante de escala expresa y troncal, entre otras atribuciones.

Figura 2: Zonificación PRIVSBCS en El Quisco.



Fuente: Oficina SIG Municipal, con base en *PRIVSBCS* 2025.

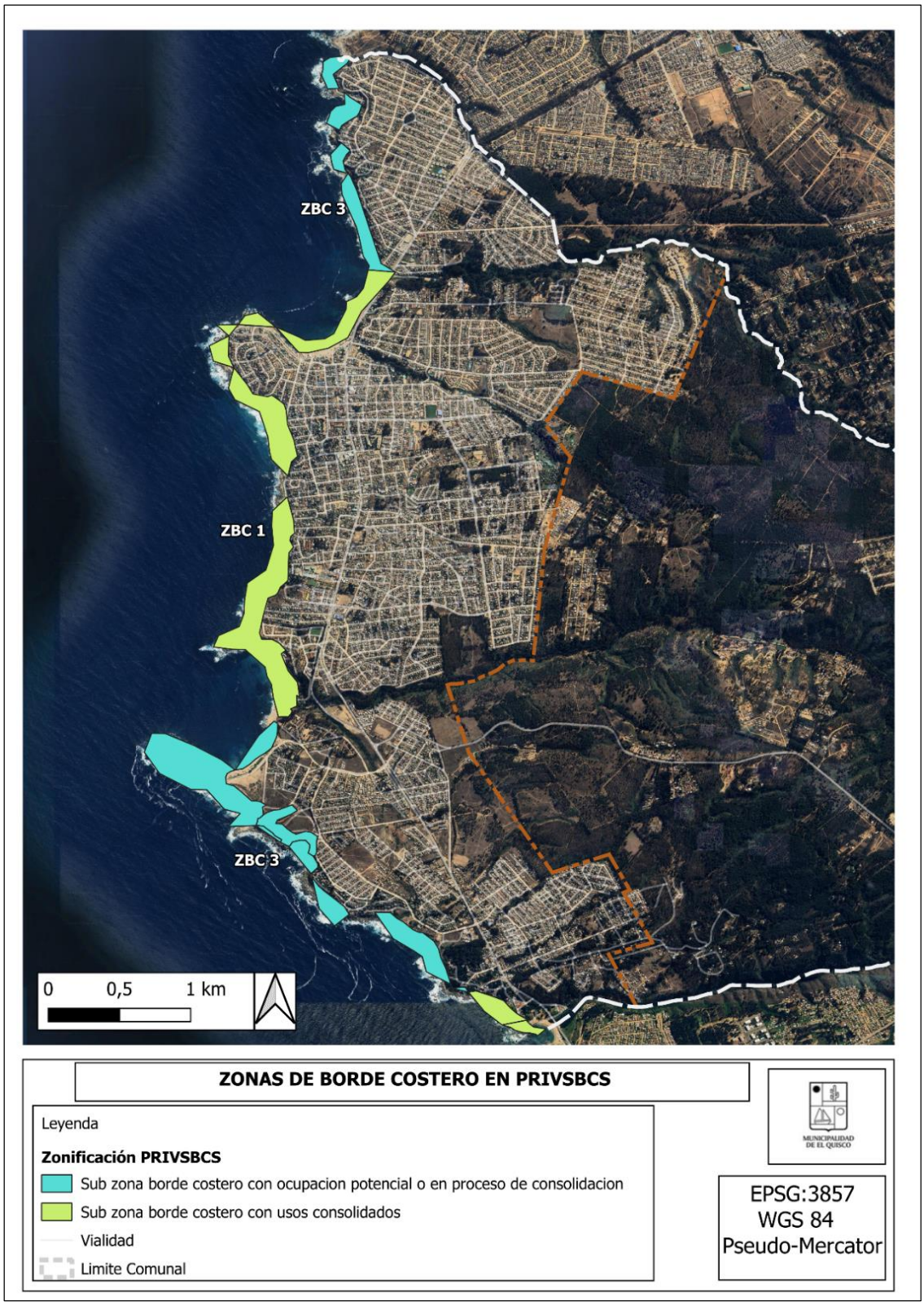
Tabla 6: Características de zonas de PRIVSBCS en El Quisco.

SIGLA	NOMBRE	DESCRIPCION	DENSIDAD
ZU	Zona Urbana	Centro con Límite Urbano	28 Hab/Ha
ZEU 1	Zona de Extensión Urbana 1	Territorios en proceso de urbanización, dotados de beneficios urbanos	75 Hab/Ha
ZEU 2	Zona de Extensión Urbana 2	Terrenos ubicados en la parte alta y más plana de la meseta o terraza marina, que están dotadas de beneficios urbanos	85 Hab/Ha
ZEU 4	Zona de Extensión Urbana 4	terrenos próximos a la vialidad estructurante intercomunal, de beneficios urbanos	50 Hab/Ha
ZEU 5	Zona de Extensión Urbana 5	Territorios reconocidos como villorrios y los Municipios precisan o y amplían sus límites	No definida
ZEDU	Zona excluida al desarrollo urbano	Tiene el objetivo de mantener sus características de ruralidad	No aplica
ZR	Zona Rural	Se aplica el Art. 55 de la LGUC	No aplica
ZPCP	Zona de protección por cauces naturales y valor paisajístico	Quebradas El Quisco, Las Petras, El Batro, Pinomar, Punta de Tralca.	No aplica
ZBC (1,2,3)	Zona de protección costera	Para asegurar el ecosistema de zona costera	No aplica

Fuente: Estudio Modificación del Plan Regulador 2019.

Llama la atención la no asignación de densidades para la zona de extensión urbana 5 (ZEU 5), que corresponde a villorrios, y que, en el caso de la comuna de El Quisco, identifica un área circular asociada al poblado de El Totoral.

Figura 3: Zonas de borde costero en PRIVSBCS.



Fuente: Oficina SIG. 2025.

El PRIVSBCS identifica para la comuna de El Quisco dos tipos de zonas de protección costera entre las playas de la comuna:

La ZBC 1 se denomina Sub Zona Borde Costero con Usos Consolidados, e incorpora los

terrenos a 80 metros de la línea de más alta marea o vía pública que la limite; en ella se fomenta el desarrollo de equipamientos turísticos, deportivo, cultural o educativo asociado al mar; en la comuna esta zona se define entre los esteros El Batro y El Totoral.

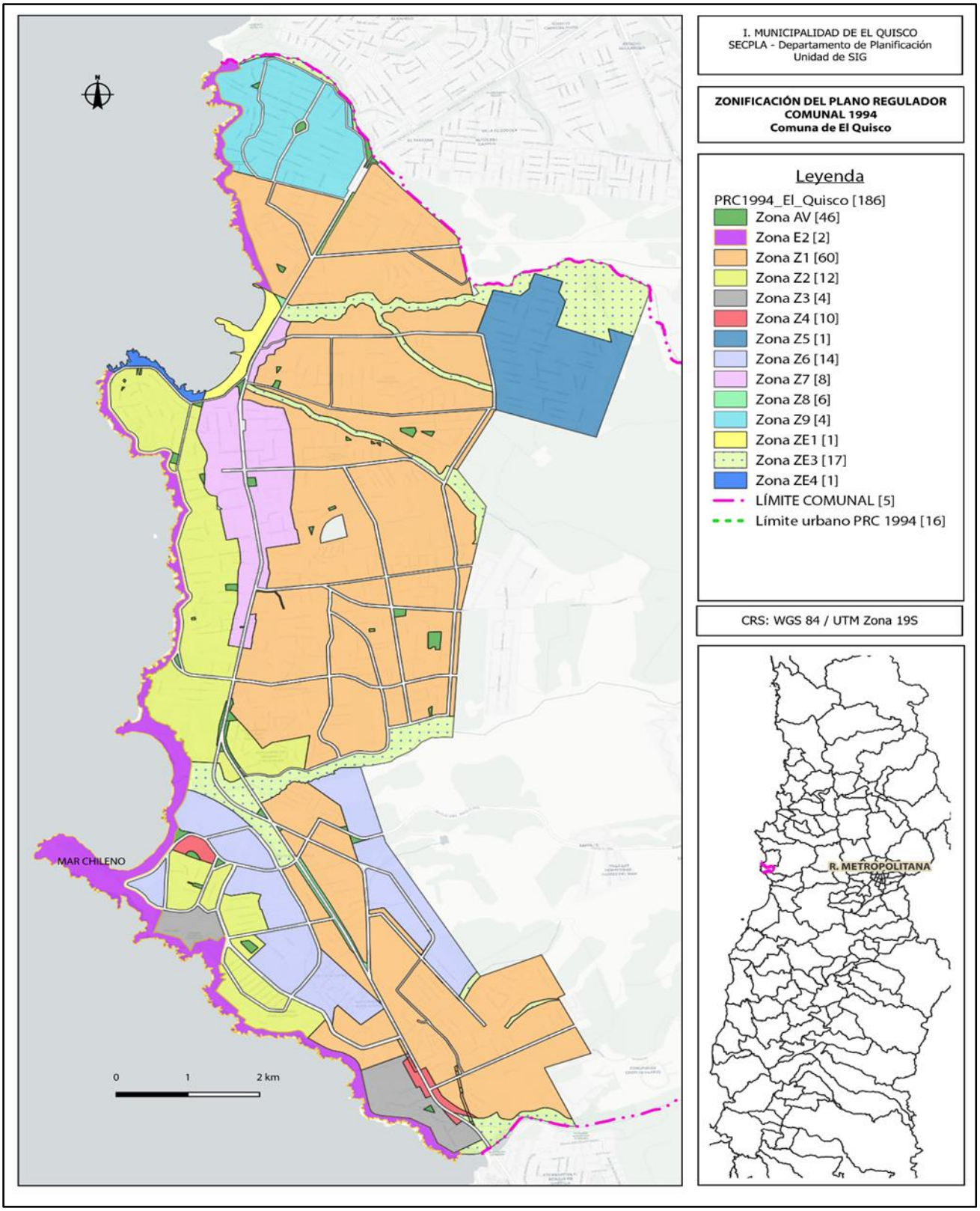
La ZBC 3, denominada Sub Zona Borde Costero con Ocupación Potencial o en Proceso de Consolidación, fomenta el desarrollo de equipamientos y espacios recreativos, deportivos, culturales, gastronómicos, entre otros; en la comuna esta zona se ubica entre el peñón Islote Peñablanca hasta el estero El Batro, y desde el estero El Totoral hasta el límite comunal sur.

La ZBC 2, de protección por valor natural y paisajístico, no especifica su espacio de operación.

2.1.1.5 Plan regulador comunal 1994

Es el plan vigente, el área urbana de la comuna mide 1.499,8 Ha y ella se caracteriza por contar con una zonificación estructurada en torno a franjas homogéneas paralelas en sentido norte sur.

Figura 4: Zonificación Plan Regulador Comunal 1994.



Fuente: Oficina SIG. 2025.

Tabla 7: Normas urbanísticas en zonificación PRC El Quisco 1994.

Zonificación PRC		% Sup. Urbana Total	Densidad (Hab/Ha)	Sup. Predial (m2)	altura (m)	Constructibilidad	Ocupación de suelo
AV	Área especial de área verde	0,51	No aplica				
Z1	Área Consolidada (Mixta)	45,68	100	400	8	0,4	40%
Z2	Área Consolidada (Mixta)	12,06	100	400	8	0,4	40%
Z3	Área Consolidada (Mixta)	0,54	40	1000	8	0,35	35%
Z4	Área Consolidada (Mixta)	0,24	No definida	300	8	0,6	60%
Z5	Área Consolidada (Mixta)	5,21	400	200	8	1	60%
Z6	Área de Extensión urbana	7,53	40	2000	8	0,3	20%
Z7	Área Consolidada (Mixta)	5,67	No definida	400	14	2	100%
Z8	Área Consolidada (Mixta)	0,03	No aplica	400	0	0	0
Z9	Área Consolidada (Mixta)	5,4	100	400	8	0,4	40%
ZE1	Área especial de recreación /esparcimiento	0,62	No aplica	La DOM define en cada caso			
ZE2	Área especial de Playa	0	No aplica				
ZE3	Área especial de protección de quebradas/áreas verdes	1,66	No aplica	La DOM define en cada caso			
ZE4	Área especial de Borde costero	0	No aplica	La DOM define en cada caso			

Fuente: Estudio Modificación del Plan Regulador 2019.

A partir de las normas urbanísticas presentadas en la tabla anterior, se verifica la estrategia de planificar en general un área urbana que se desarrolla en extensión, principalmente a partir de edificaciones con bajo coeficiente de ocupación de suelo. Las alturas que se definen son en general bajas, con excepción del área céntrica en torno a la Z7.

Al Plan Regulador Comunal de 1994, se agregan dos seccionales:

- **Seccional Tralcamahuida en 1995**, en donde se realiza una modificación parcial, que refiere específicamente a la definición de una nueva zona Z2-A en el sector Tralcamahuida entre la Av. Costanera y Av. Isidoro Dubournais. La zona incorporada es mixta, con equipamientos variados y condiciones de edificación similares a la misma Z2, pero con una densidad superior de 375 hab/Ha.

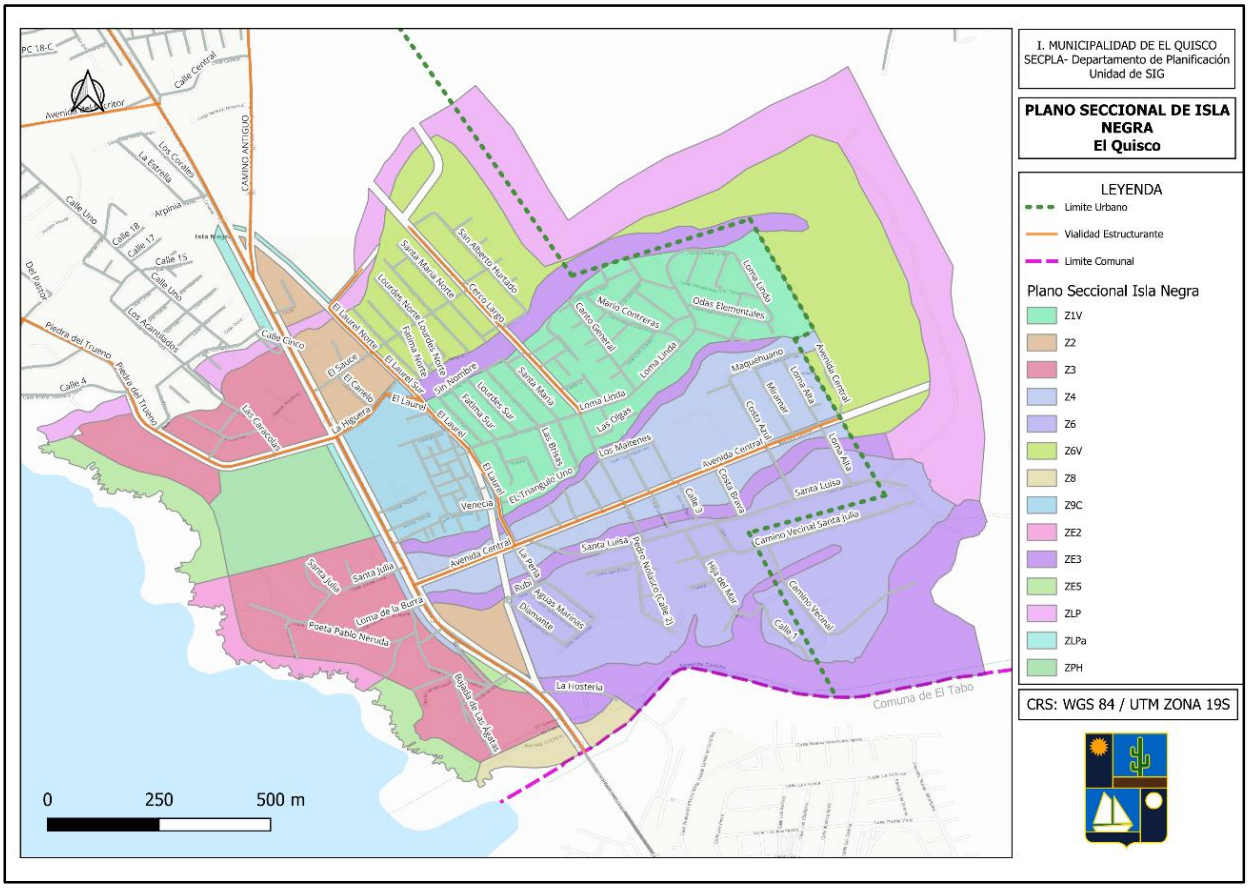
- **Seccional Isla Negra en 1998**, incorpora dos zonas de vivienda ubicadas al oriente de la ruta G986 (Z1 V y Z2) que concentran las mayores densidades del seccional con 100 hab/ha y tamaños prediales intermedios. La zona Z4, identificada como de comercio y vivienda, tiene una densidad indefinida pero una superficie de subdivisión predial mínima menor, lo que significa mayor intensidad de uso de suelo.

Tabla 8: Normas urbanísticas en zonificación Seccional Isla Negra.

Zonificación Seccional Isla Negra		% Superficie Urbana Total	Densidad (hab/ha*)	Sup. Predial (m2)	Altura (m)	Constructibilidad	Ocupación De Suelo
Z1 V	De vivienda Consolidada	2,28	100	400	8	0,4	40%
Z2	De vivienda	0,44	100	400	8	0,4	40%
Z3	Protección residencial, patrimonial y cultural	1,76	40	1000	8	0,35	35%
Z4	De vivienda y comercio	1,64	No definida	300	8	0,6	60%
Z6	Protección ecológica	2,5	40	2000	8	0,3	20%
Z6V	De vivienda Protección ecológica	2,48	40	2000	8	0,3	20%
Z8	De restricción y protección vehicular	0,02	No aplica	400	14	2	100%
Z9C	Comercial y turística	0,73	No aplica	400	14	1	40%
ZE2	De Restricción Costera (playa)	0	La DOM define en cada caso (igual a ZE1 PRC 1994)				
ZE3	Protección ecológica	2,09	No aplica	La DOM define en cada caso			
ZE5	Restricción Urbana	0,14	No aplica	La DOM define en cada caso			
ZLP	Línea de Parque	0,08	No aplica	La DOM define en cada caso			
ZPH	Parque Habitacional	0,69	No definida	2000	16	0,5	20%

Fuente: Estudio Modificación del Plan Regulador 2019.

Figura 5: Zonificación Seccional Isla Negra.



Fuente: Oficina SIG. 2025.

De acuerdo con el análisis que realiza el Estudio Modificación del Plan Regulador (2019) "En lo que respecta a las normas urbanísticas definidas por la modificación de PRC asociada al seccional Isla Negra, ellas no incorporan condicionantes muy diferentes al plan de 1994 y sus exigencias no son suficientes para resguardar el valor patrimonial del entorno, siendo necesaria la definición de normas arquitectónicas que conserven la integridad del conjunto urbano." Además, agregan que "en lo que refiere a la asignación de densidades, las zonas del PRC vigente de El Quisco, ponderadas a partir de su superficie en el total del área urbana, promueven un desarrollo urbano promedio de 92,3 hab/ha, cuando el promedio máximo según lo determina el PRI es de 28 hab/ha." "Esta asignación de densidad promedio máxima por parte del instrumento intercomunal es una severa restricción al desarrollo urbano de la comuna".

2.1.1.6 Rango predial

El análisis del rango predial corresponde a una catalogación de la totalidad de los predios en el área urbana de El Quisco. La composición de superficies del área urbana es un parámetro significativo al momento de caracterizar la intensidad de uso del suelo urbano, la potencial densidad habitacional, así como también la dureza o resistencia al cambio de ciertos sectores de la ciudad.

El levantamiento cartográfico realizado para la comuna de El Quisco, cuenta de un total de 17.219 predios. En la tabla siguiente se presentan los rangos prediales existentes en la actualidad en el entorno urbano de la comuna.

Tabla 9: Rangos prediales El Quisco.

RANGO	PREDIOS (N°)	%
<150 m2	473	2,9 %
150 > 300 m2	4328	26,9 %
300 > 500 m2	8119	50,47 %
500 > 1.000 m2	2515	15,63 %
1.000 > 2.500 m2	419	2,604
2.500 > 5.000 m2	116	0,721
5.000 > 7.500 m2	37	0,230
7.500 > 10.000 m2	22	0,137
10.000 > 50.000 m2	54	0,336
> 50.000 m2	5	0,031

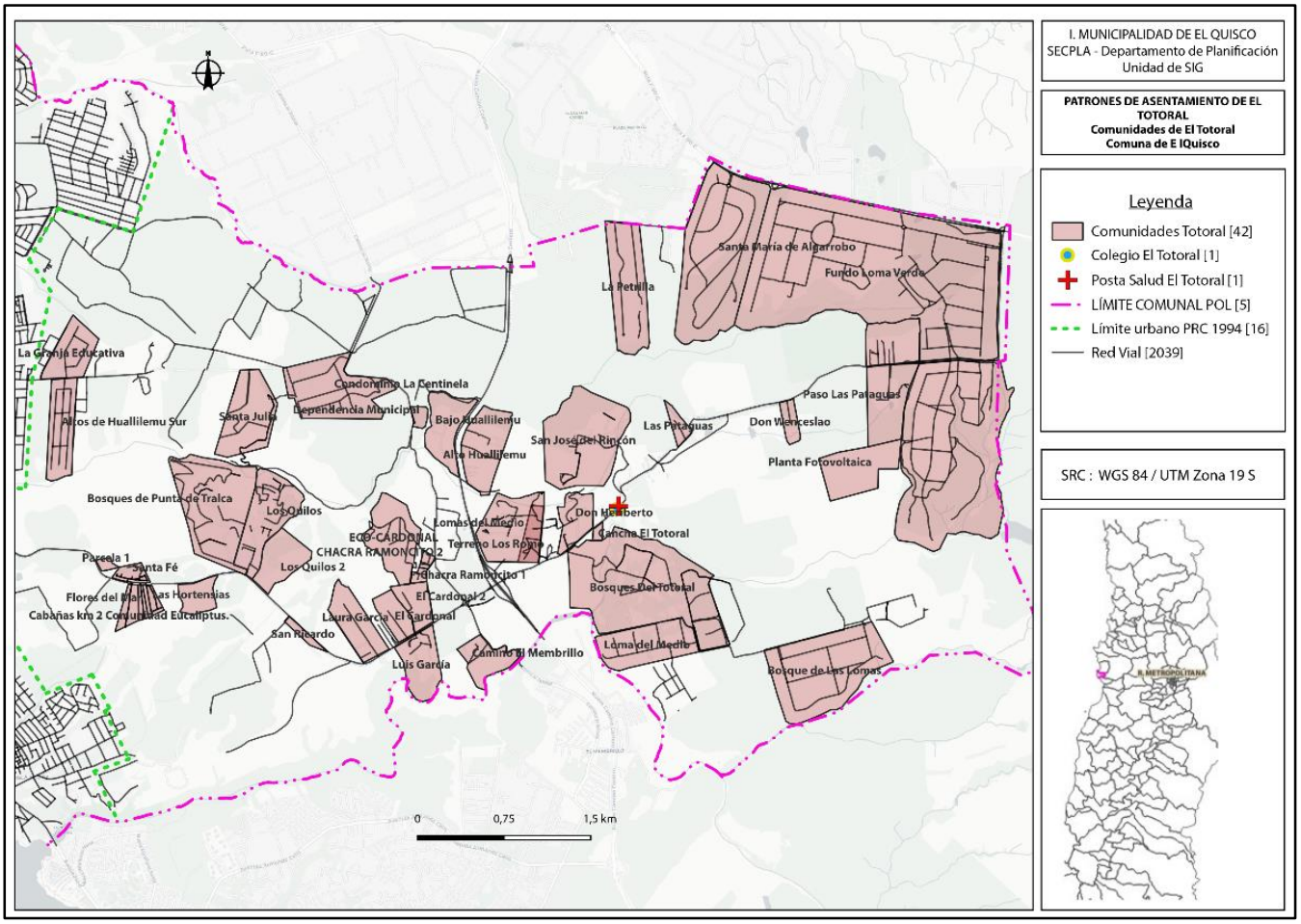
Fuente: Oficina SIG 2025.Con base a información predial de SII.

La mayor cantidad de predios en torno al área urbana (cerca del 50%) se ubican en el tramo de superficie entre 300 y 500 m2. El rango predial inferior al descrito, es decir de superficies entre 150 y 300 m2 es la segunda con mayor participación en el área urbana de El Quisco, con cerca de un 27%. Estos predios se emplazan principalmente en conjuntos residenciales acotados, como condominios o poblaciones de construcción simultánea. El tramo de predios de entre 500 y 1000 m2 corresponde a la tercera mayoría con un 15,6% del total, y se emplaza preferentemente en el área céntrica al poniente de la ciudad. Estos predios de mayor superficie sostienen formas residenciales para segmentos socioeconómicos medios altos que aprovechan la cercanía a las ventajas paisajísticas que ofrece el borde costero.

2.1.1.7 Localidad de El Totoral

Los patrones de asentamiento suburbanos, en el caso de El Totoral, corresponden a formas de crecimiento rural con bajo nivel de consolidación de infraestructura (vial, sanitaria o energética) y por organizarse en unidades separadas, sin una trama que estructure los diferentes sectores de la localidad. El centro con equipamiento mínimo se desarrolló a lo largo de la ruta F-950. Hacia el interior, y separado de este centro, se reconocen dos formas de ocupación en El Totoral: trama poco consolidada y conjuntos de parcelas.

Figura 6: Patrones de asentamiento en El Totoral.



Fuente: Oficina SIG 2025. Con base a información predial de SII.

El levantamiento cartográfico realizado para el área rural da cuenta de un total de 1.131 predios.

Tabla 10: Rangos Prediales de El Totoral

Rango	Predios (N°)	%
<250 m2	3	0,265 %
250 > 500 m2	6	0,531 %
500 > 1.000 m2	82	7,250 %
1.000 > 2.500 m2	108	9,549 %
2.500 > 5.000 m2	180	15,915 %
5.000 > 7.500 m2	488	43,148 %
7.500 > 10.000 m2	49	4,332 %
10.000 > 50.000 m2	111	9,814 %
> 50.000 m2	104	9,195 %

Fuente: Oficina SIG 2025. Con base a información predial de SII.

Según presenta la tabla anterior y la figura siguiente, la mayor cantidad de predios se ubican en el tramo de superficie entre 5.000 y 7.500 m2 (más del 43%)

De acuerdo al Estudio de Modificación del Plan Regulador es posible reconocer tres

zonas características en El Totoral:

El Totoral centro, que corresponde a la ocupación histórica alrededor de la iglesia y su prolongación por el camino. El Totoral poniente, desarrollándose al oeste de la ruta G-94-F y los asentamientos (formales o informales) de parcelas retirados del eje de la ruta F-950.

Estas dos últimas zonas guardan poca relación con la ocupación tradicional de la localidad y responden a lógicas de crecimiento por la presión de El Quisco como balneario.

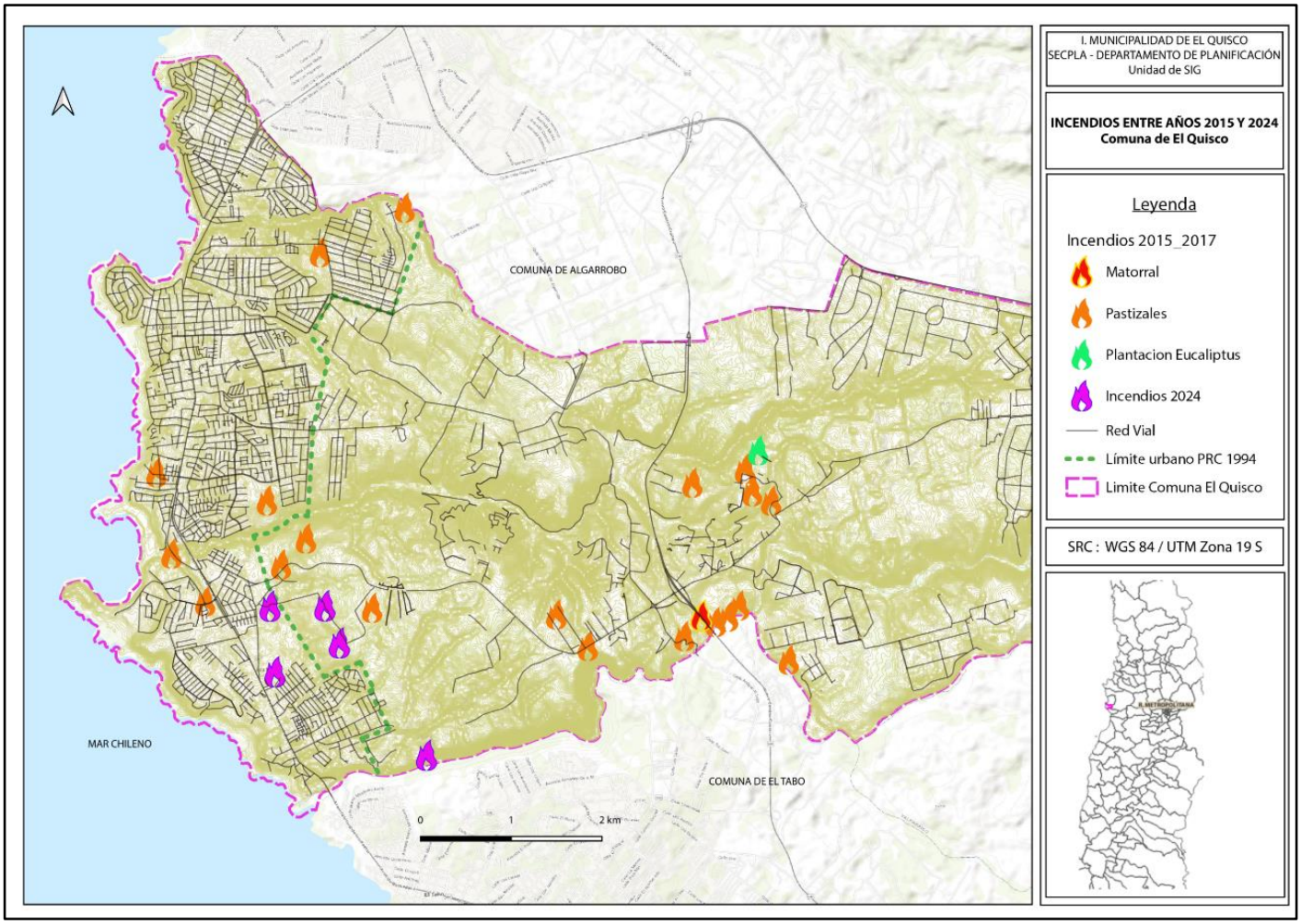
El Totoral poniente con los asentamientos de parcelas representan, de cierta manera, una tendencia de expansión en esta localidad, al crecer alejándose de la ruta principal hacia el interior. Sin embargo, El Totoral poniente debe su desarrollo a la relación con la ruta (a pesar de crecer desde ella al interior), de la misma manera que El Totoral centro, mientras que los asentamientos de parcelas crecen sobre caminos secundarios y zonas de mayor pendiente.

2.1.1.8 Riesgos de origen antrópico

Los riesgos provocados por la acción humana sobre la naturaleza en El Quisco identificados por el Estudio Modificación del Plan Regulador (2019), son los siguientes:

- **Susceptibilidad de Incendios Forestales:** En el territorio comunal, es posible reconocer las zonas afectadas de los incendios forestales en los años 2015 y 2017 según los registros de CONAF. El Quisco se ve mayormente afectado en zonas de pastizal, matorral y plantación de pinos y eucaliptus. Asimismo, los incendios se sitúan en las zonas urbanas y cercanas a los caminos principales, en donde se reconocen vegetación de bosque y matorrales en las zonas altas de la comuna.
- **Restricción por infraestructura:** Estas corresponden a aquellas infraestructuras emplazadas en el territorio comunal que se constituyen por ley, como zonas de resguardo. Para el caso de las obras de infraestructura, se reconocen dentro del territorio comunal los tendidos eléctricos de alta tensión, estableciendo los debidos resguardos según lo especifican las disposiciones vigentes.

Figura 7: Zonas Afectadas por Incendios forestales.



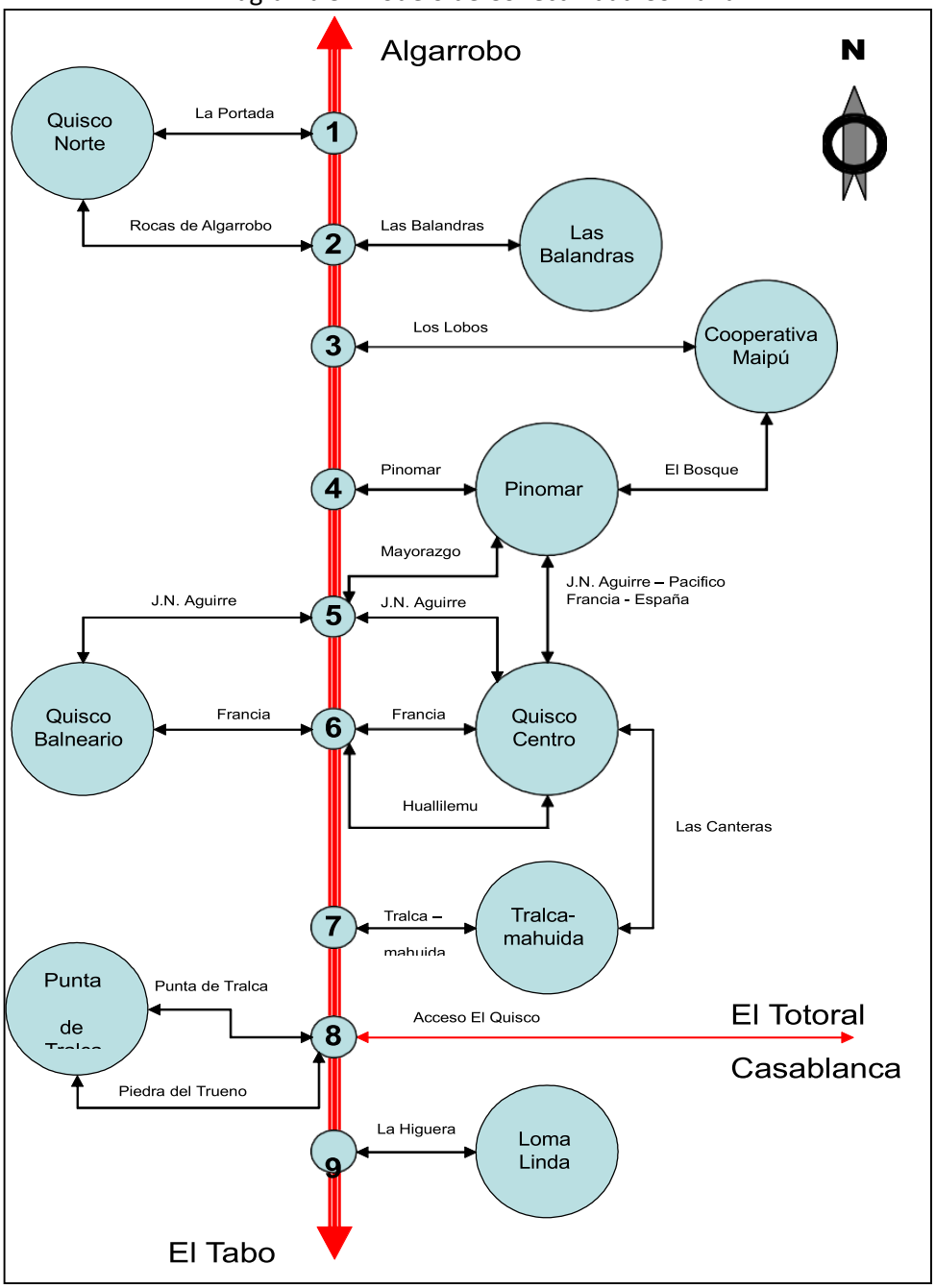
Fuente: Oficina SIG 2025.

2.1.1.9 Conectividad vial comunal:

Existen diversas zonas dentro de la comuna que se conectan entre sí mediante un único eje articulador que corresponde a Isidoro Dubournais. Esta trama vial implica que cada conexión transversal con el eje longitudinal representa un cruce a nivel en donde se verifican conflictos, producto de la elevada demanda existente en época de verano.

En época de verano es cuando se producen la mayoría de los conflictos inherentes a la escasa oferta vial en comparación con la elevada demanda por transporte. Sin embargo, esta realidad ha venido modificándose debido al aumento de la población estable que ha optado por vivir en la comuna y desplazarse fuera de ésta para efectos de trabajo, complicando más aun la situación. El siguiente cuadro esquematiza la situación actual de la trama vial de la comuna:

Diagrama 3: Modelo de Conectividad Comunal



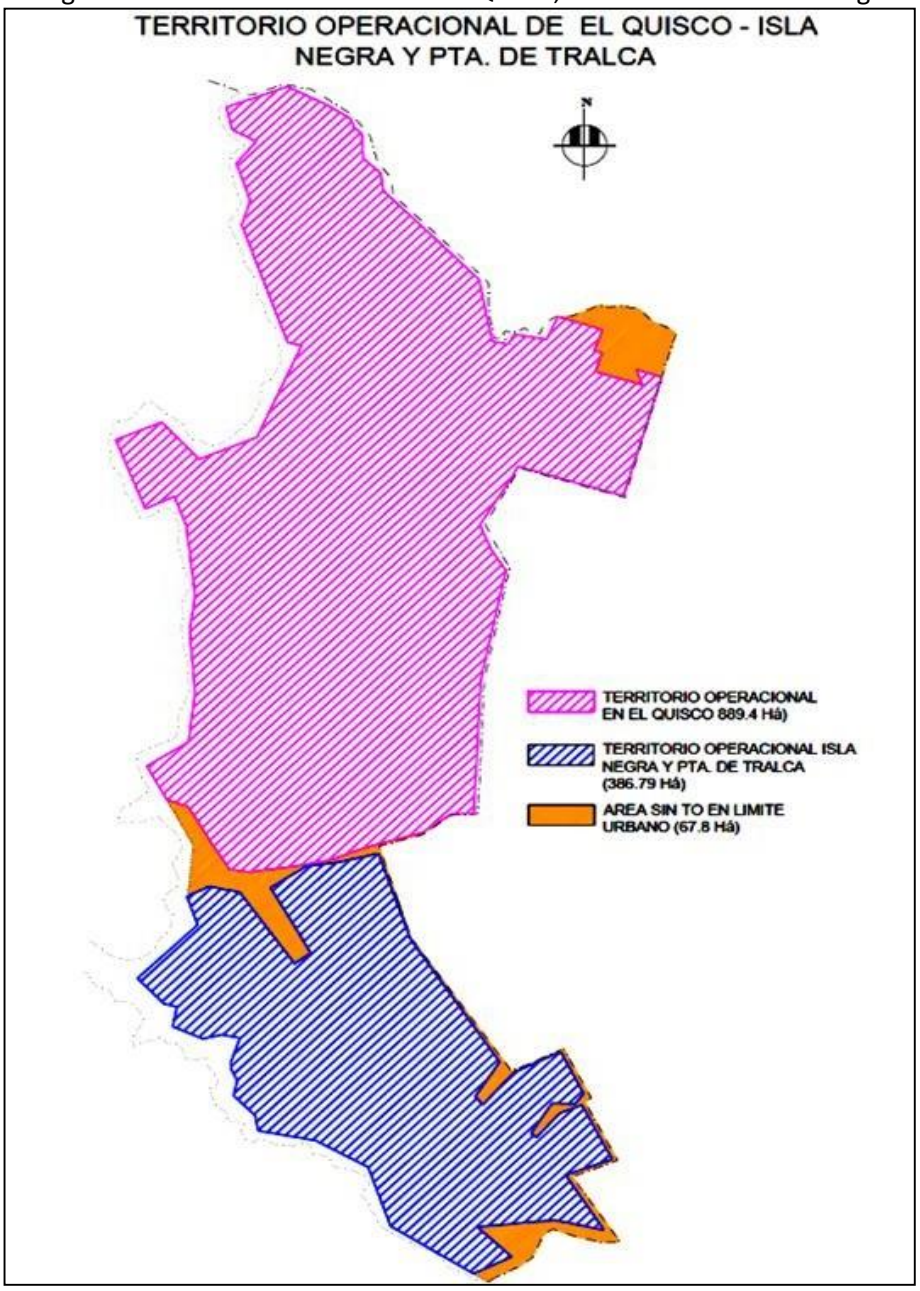
Fuente: Estudio Modificación del Plan Regulador a partir de información del Estudio de Capacidad Vial, URBE.

2.1.1.10 Servicios urbanos, infraestructura sanitaria.

Los servicios de agua potable y alcantarillado de El Quisco están concesionados a ESVAL S.A. según la ley sanitaria y conforme al DS MOP N°1994/98. El área concesionada o Territorio Operacional (TO) comprende 1276.2 Ha, conformadas por 2 sectores con 386.79 Ha que reúnen Punta de Tralca e Isla Negra al sur, y 889.4 Ha de El Quisco propiamente, al norte (Figura 9) Hay áreas menores excluidas del Territorio Operacional que sí están comprendidas dentro del Límite Urbano vigente, con 67.8 Ha. Se presentan también áreas pobladas importantes dentro de las 2450.1 Ha de la comuna que están excluidas tanto del Límite Urbano como del TO,

emplazadas principalmente al oriente de El Quisco, y más el servicio rural de APR en el sector de El Totoral.

Figura 8: Áreas Concesionadas de El Quisco, Punta de Tralca e Isla Negra.



Fuente: Estudio Modificación del Plan Regulador a partir del Plan de Desarrollo ESVAL 2015 y PRC vigente.

Según el Plan de Desarrollo (PD), las metas de cobertura de 100% en Agua Potable se alcanzarían en 2020 en El Quisco, y en 2021 en Punta de Tralca e Isla Negra; en alcantarillado se espera alcanzar en 2025 solo un 85% en el Territorio Operacional El Quisco y un modesto 40% en el Territorio Operacional de Punta de Tralca e Isla Negra, cifras que se mantendrían hasta 2030.

Tabla 11: Proyecciones de Población y Demanda de Agua (l/s).

año	Pob. isla negra	Población P. Tralca	Población el quisco	p. comuna pd esval	qmd l/s comuna	total,l/s san juan	%
2015	5720	5858	54425	66003	171.5	925.1	18.5%
2020	6370	6251	58661	71282	185.3	994.4	18.6%
2025	7010	6639	62825	76474	200.5	1044.2	19.2%
2030	7643	7024	66927	81594	215.5	1094.5	19.7%
2035	8288	7415	71127	86182	230.0	1154.05	19.9%
2040	8929	7803	75294	91378	244.7	1209.85	20.2%
2045	9570	8192	79461	96575	259.4	1265.65	20.5%
2050	10211	8580	83628	101771	274.2	1321.45	20.7%

Fuente: Plan de Desarrollo ESVAL, y Elaboración Estudio Modificación del Plan Regulador, 2019.

En lo que respecta a los servicios de Agua Potable Rural, solo se tiene una única localidad que participa del Programa respectivo de la DOH/MOP, aunque está definida como urbana por el PRI: El Totoral. La información disponible indica que su población actual sería de 605 habitantes, lo que representa parte importante de los 1088 habitantes rurales de la comuna según Censo 2017, y que la calidad física química del agua captada mediante sondaje y reportada por estudio regional de la DGA es excepcionalmente buena.

En cuanto a las demandas de servicio de alcantarillado en la comuna, la configuración muestra distintos sistemas de recolección y tratamiento/disposición de las aguas servidas para el Litoral sur concesionado, con cuatro sistemas independientes, pero que ha reunido las tres localidades urbanas de la comuna de El Quisco con la comuna vecina al sur, El Tabo, en un sistema integrado.

Las proyecciones de población del PD se acompañan de sus respectivas demandas de servicio de alcantarillado, con la incorporación de Isla Negra diferida para el año 2021. De igual modo que lo expuesto en agua potable, se extrapola al largo plazo las tendencias lineales de los caudales medios generados de aguas servidas, que son los que condicionan la capacidad del tratamiento y la disposición final. Se dispone así de estimaciones de demanda sobre los servicios sanitarios para considerar los efectos posibles de cambios en la planificación urbana.

Tabla 12: Proyección Generación de Aguas Servidas (l/s) en largo plazo.

AÑO	EL QUISCO	P. TRALCA	I. NEGRA	COMUNA	EL TABO	TOTAL
2015	42.9	4.5	0.0	47.4	12.1	59.5
2020	46.9	5.4	0.0	52.3	15.1	67.4
2025	51.8	6.4	1.2	59.4	18.7	78.1
2030	54.3	6.8	2.6	63.7	20.4	84.1
2035	59.0	7.8	4.2	71.0	23.9	94.9
2040	62.9	8.7	5.6	77.2	26.9	104.1
2045	66.9	9.5	7.1	83.5	29.8	113.3
2050	70.9	10.3	8.5	89.7	32.7	122.4

Fuente: Plan de Desarrollo ESVAL, y Elaboración Estudio Modificación del Plan Regulador, 2019.

Finalmente, se señala que el sistema de agua potable rural de El Totoral no cuenta con servicio de alcantarillado.

El Estudio Modificación del Plan Regulador expone “sobre la estructura general del

sistema en el Litoral Sur: la tarifa de agua potable del Grupo 6, que comprende las localidades desde El Tabo a Algarrobo, tiene una de las tarifas más altas del país, $960.21/m3 en período normal, fuera de punta, y $2463.92 en período de punta. Puede considerarse que un eventual abastecimiento con agua desalinizada para estas localidades podría ser más conveniente, con el beneficio económico y técnico de liberar recursos para la porción sur del sistema, donde San Antonio tiene un potencial de crecimiento elevado a largo plazo" (Sur Plan; 2019)

2.1.2 Diagnóstico del Sistema Natural de El Quisco

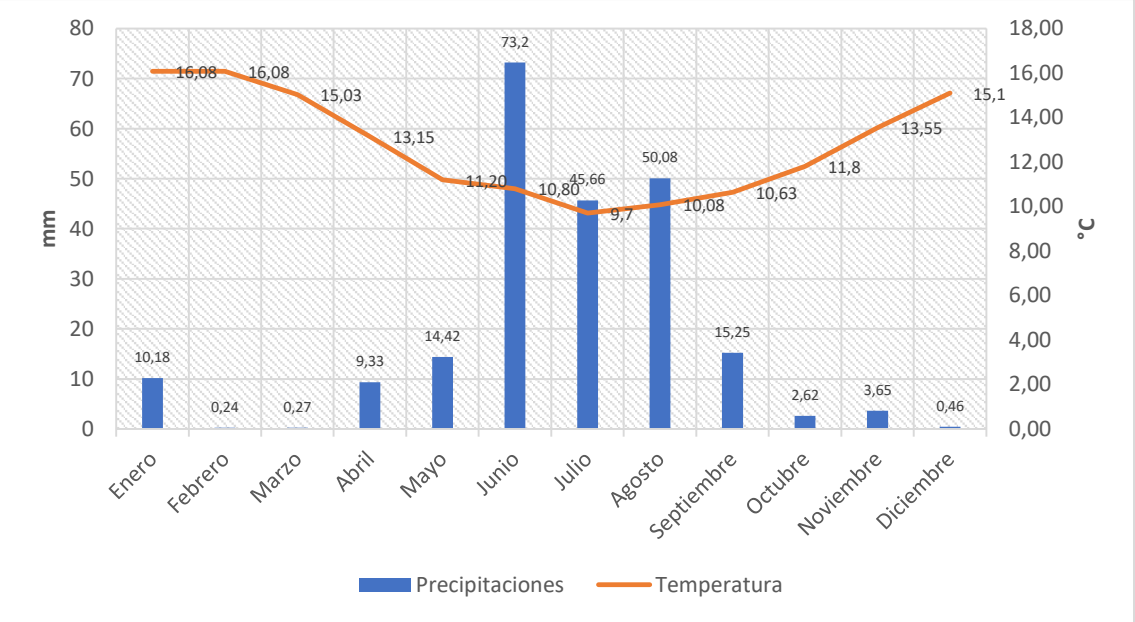
2.1.2.1 Clima

Posee clima templado-cálido con influencia mediterránea, que abarca todo el borde costero de la Región de Valparaíso. Este clima también se denomina templado cálido con lluvias invernales (Csb) y según la clasificación de Köppen, sus características son:

Régimen térmico con una clara influencia oceánica, la que atenúa la amplitud térmica diaria y anual, existiendo oscilación térmica anual de 7,5°C. La temperatura promedio del mes más frío (julio) es de 9,6° C, mientras que en verano la temperatura promedio alcanza los 17,1°C.

Se reconoce una estación fría y lluviosa, donde los 4 meses con más precipitaciones concentran más del 80% de las lluvias anuales; además de un verano seco y cálido.

Gráfico 1: Climograma de El Quisco. Valores promedio desde 2019 a 2024.



Fuente: Oficina SIG 2025.

La temperatura media anual corresponde a 12.77°C, con alta humedad y abundante nubosidad y vientos del sur y suroeste. La presencia oceánica, y particularmente la corriente de Humboldt, estabilizan la oscilación térmica anual de 7°C en promedio.

2.1.2.3 Sistema hidrológico

La comuna se localiza al norte de la subcuenca Estero del Rosario (incluido en) Río Maipo. Todo el curso se extiende desde el oriente de la comuna hacia la zona costera, el Estero El Totoral, Estero de Carvajal, Estero El Batro y Estero del Rosario de Córdova. Las quebradas presentan un bajo caudal en verano, mientras que en periodo hibernal alcanza sus caudales máximos luego de eventos de precipitación.

Las quebradas presentes en el territorio, son escarpadas, el estudio nos menciona:

- Estero El Totoral: Este estero se localiza en el centro de la comuna de El Quisco con dirección oriente- poniente. El cauce de El Totoral es endorreico de cauce pluvial, por lo que sus mayores caudales se reconocen en época de invierno y en estiaje se encuentra sin cauce visible. Sin embargo, existe acumulación de agua mediante la forma de pozas. Posee abundante vegetación endémica y su relieve es escarpado y de gran altura. Desemboca en el sector conocido como Punta de Tralca (Humedal Totoral).

- Estero de Carvajal: Limita hacia al sur con la comuna de El Tabo y se caracteriza principalmente por su riqueza natural. Abarca junto con el Estero Rosario de Córdova, un área cercana a 100 ha. aproximadamente, por lo que la abundancia ambiental constituye un valor intrínseco para la comuna.

- Estero del Rosario de Córdova: Este curso de agua se localiza en el sur de la comuna de El Quisco y se presenta como límite natural con la comuna de El Tabo. Se constituye como eje del Santuario de la Naturaleza Quebrada de Córdova (Decreto 30/2017 CMN) y desemboca en la laguna homónima. Además, se reconoce como protagonista de los procesos hidrográficos de la comuna, formando un corte pronunciado en el valle fluvial, dando oportunidad al desarrollo de una importante vegetación nativa típica de la zona central del país, con laderas de matorral y bosque esclerófilo, además de la identificación de un bosque relicto de un alto valor ecológico.

- Quebrada Las Petras: Se localiza en el sector norponiente del área comunal, en el límite norte con la comuna de Algarrobo y su superficie aproximada es de 42.21 hectáreas. Su cauce se clasifica como pluvial endorreico, es decir, su caudal crece luego de eventos de precipitación intensa. La importancia de esta quebrada radica en que se consolida como un hábitat natural para diversas especies nativas.

- Quebrada El Batro: Esta quebrada se sitúa al sur de la quebrada anterior y tiene una dirección oriente poniente, con una superficie de 5,2 hectáreas. Su caudal también es pluvial endorreico con su mayor cauce en periodo de invierno. La topografía de la quebrada tiene diferencias abruptas alcanzando una gran profundidad, y desemboca en el sector de la playa Los Corsarios.

- Quebrada Pinomar: Se encuentra ubicada en las inmediaciones de la playa principal de la comuna y tiene una superficie aproximada de 8,7 hectáreas. Su cauce no presenta valores máximos, debido a que acumula agua en zonas de retención, por lo que, a diferencia de las quebradas anteriores, su caudal permanece bajo durante el año. La quebrada alcanza su mayor altitud hacia el oriente. Desemboca en playa Los Corsarios.

- Quebrada de Córdova: Esta quebrada forma parte del sistema natural en conjunto con el Estero Rosario de Córdova y constituyen el área de valor ambiental más importante de la comuna. En 2017 ha sido declarado como Santuario de la Naturaleza, debido a la riqueza natural, valor ambiental y ecológico presente en el territorio. En la quebrada de Córdova, se identifica un desnivel de aproximadamente 20% a 35%.

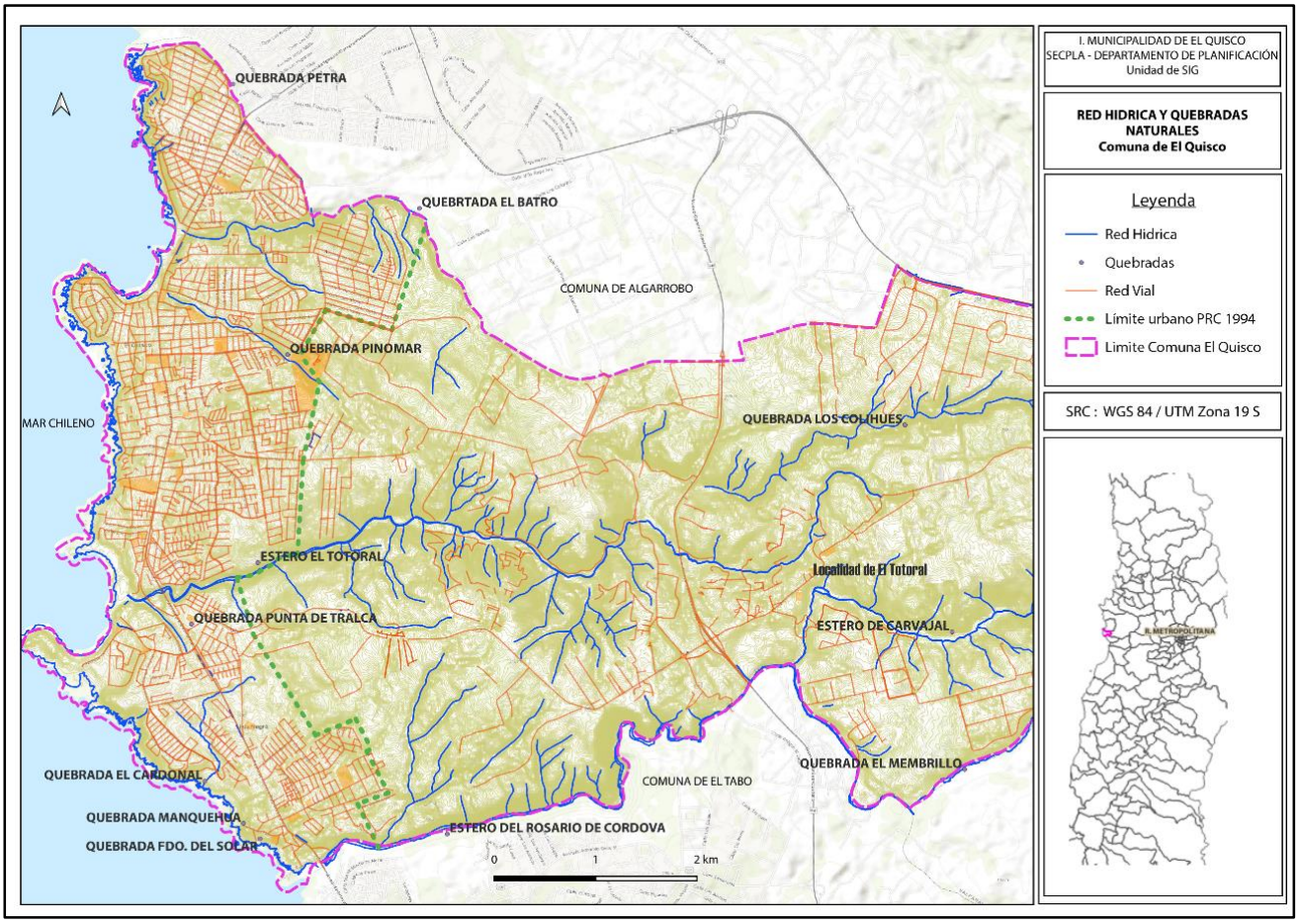
- Quebrada Maquehuano y Quebrada Fernando del Solar: Ambas quebradas se encuentran en Isla Negra, escurren de forma paralela a Avenida Central, la primera de ellas por el norte y la otra por el sur. Al igual que la mayor parte de las quebradas menores de la comuna son endorreicas y no poseen flujo de aguas permanentes. Son reconocibles por la abundante vegetación en su entorno y por el cajón conformado por la erosión hídrica.

- Quebrada El Cardonal: Se localiza paralelo al sur de la calle Las Higueras, su cabecera se ubica a los 144 msnm, aproximadamente a 2 kilómetros de distancia desde la Avenida Isidoro Dubournais. Está quebrada posee escasa sinuosidad en el área poblada es identificable por la vegetación en su entorno. No se observa su desembocadura al mar.

- Quebrada en localidad de Punta Tralca: En el tramo que cruza Av. Isidoro Dubournais corre paralela a la Avenida el Escritor (donde se le conoce como Quebrada San Javier debido a la comunidad que ahí se encuentra) en este sector y hacia su cabecera se observa con vegetación, la cual tiende a disminuir al poniente. Se observa con escasa profundidad.

El sistema de quebradas tiene un alto valor ecológico y potencial para desarrollo turístico. Sin embargo, respecto a su estado de conservación, se evidencia que varias quebradas de la comuna han sido rellenadas, lo que afecta la calidad de las aguas, el escurrimiento y el ecosistema, lo que sumado a la extracción de agua en camiones aljibe durante el verano, refleja la vulnerabilidad del sistema hidrográfico en un contexto urbano y de alta intensidad de uso estacional.

Figura 9: Cursos de agua de la comuna de El Quisco.



Fuente: Oficina SIG 2025.

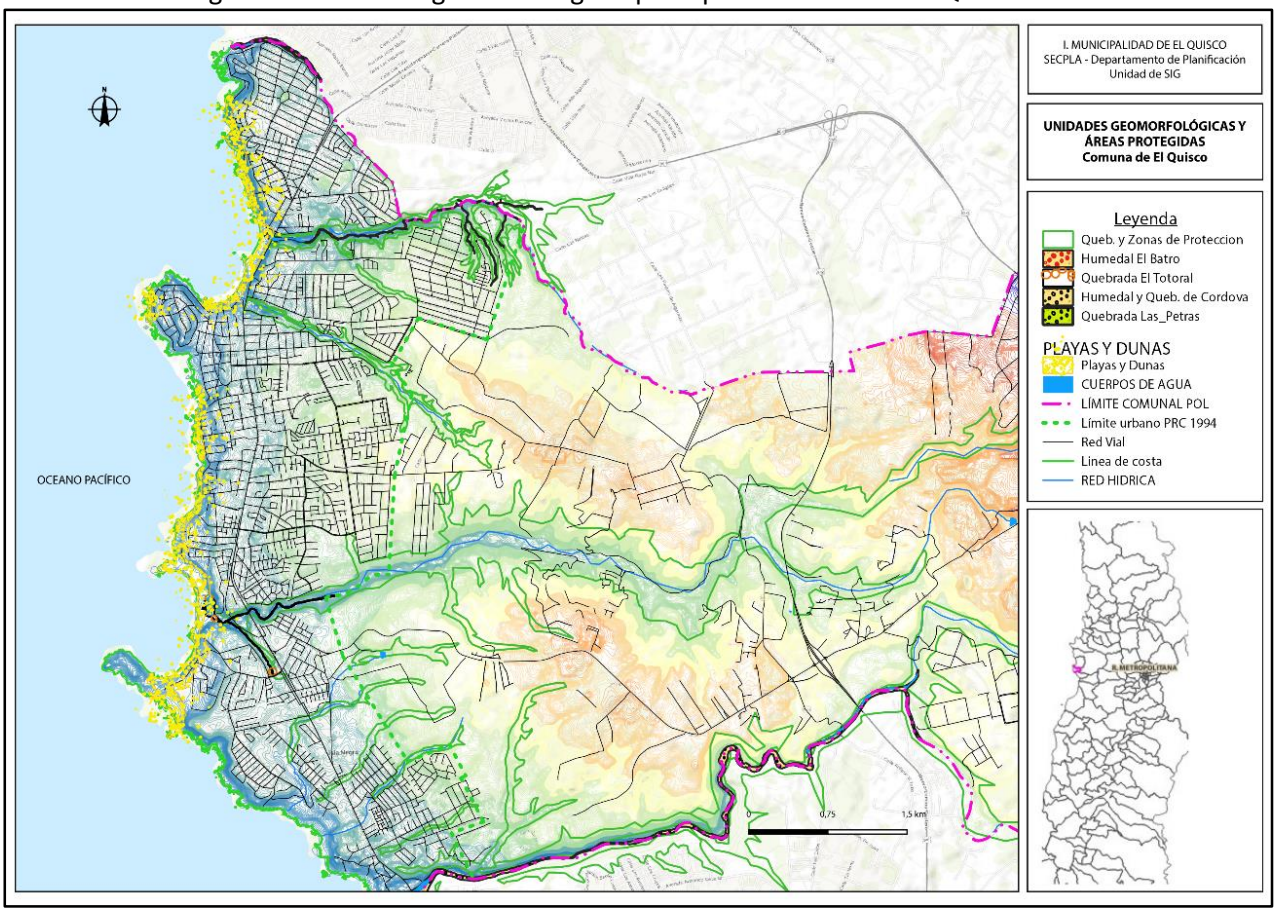
En la comuna se reconocen 6 humedales, los que cubren una superficie de 28 hectáreas, de acuerdo al inventario de Plataforma de Humedales (MMA; 2015)

Estos ambientes representan gran relevancia en términos ecosistémicos debido a que albergan ambientes de flora y fauna nativa, especialmente aquellos en torno a los cursos hídricos. Una fiel representación de ello es el Santuario Quebrada de Córdova, que presenta comunidades boscosas mixtas: mediterránea y templada – húmeda.

Entre las especies arbóreas se encuentran: Arboles del esclerófilo como Peumo (Cryptocarya Alba) Litre (Lithraea caustica) Molle (Schinus molle) Boldo (Peumus boldus) Mirtáceas como Luma chequen (chequén) y Myrceugenia exsucca (petra), y aquellas de carácter endémico como Myrceugenia rufa (arrayán de hoja roja o hitigú), Myrceugenia lanceolata (arrayancillo), Myrceugenia correifolia (petrilla) y Myrceugenia obtusa (rarán). Además, en ambientes palustres son reconocibles especies como: Gunnera tinctoria (nalca o pangue), Equisetum bogotense (yerba de la plata) y Equisetum giganteum (cola de caballo); además de Selliera radicans (Remuremu), Ludwigia peploides (duraznillo de agua) y los Junquillales de Ciperáceas (Schoenoplectus californicus (batro)) y Schoenoplectus pungens (trome) y Juncáceas como Juncus balticus y Juncus pallescens (hierba de la vaca) y arbustos como Myrceugenia colchaguensis (arrayán de Colchagua).

2.1.2.4 Geomorfología

Figura 10: Unidades geomorfológicas principales comuna de El Quisco.



Fuente: Sistema de Información Geográfica de la comuna de El Quisco (2024)

Respecto a la geomorfología, gran parte de la comuna se localiza sobre Terrazas de Abrasión Marina, las que corresponden a superficies relativamente planas y horizontales, que pueden estar a diferentes alturas por sobre el nivel del mar, disponiéndose en forma escalonada. Estas, se generan, en una primera instancia, por efecto de la tectónica de placas y luego son modeladas por la erosión costera, para que en épocas más recientes terminar su modelado mediante procesos de erosión fluviales.

2.1.2.5 Características hidrogeológicas

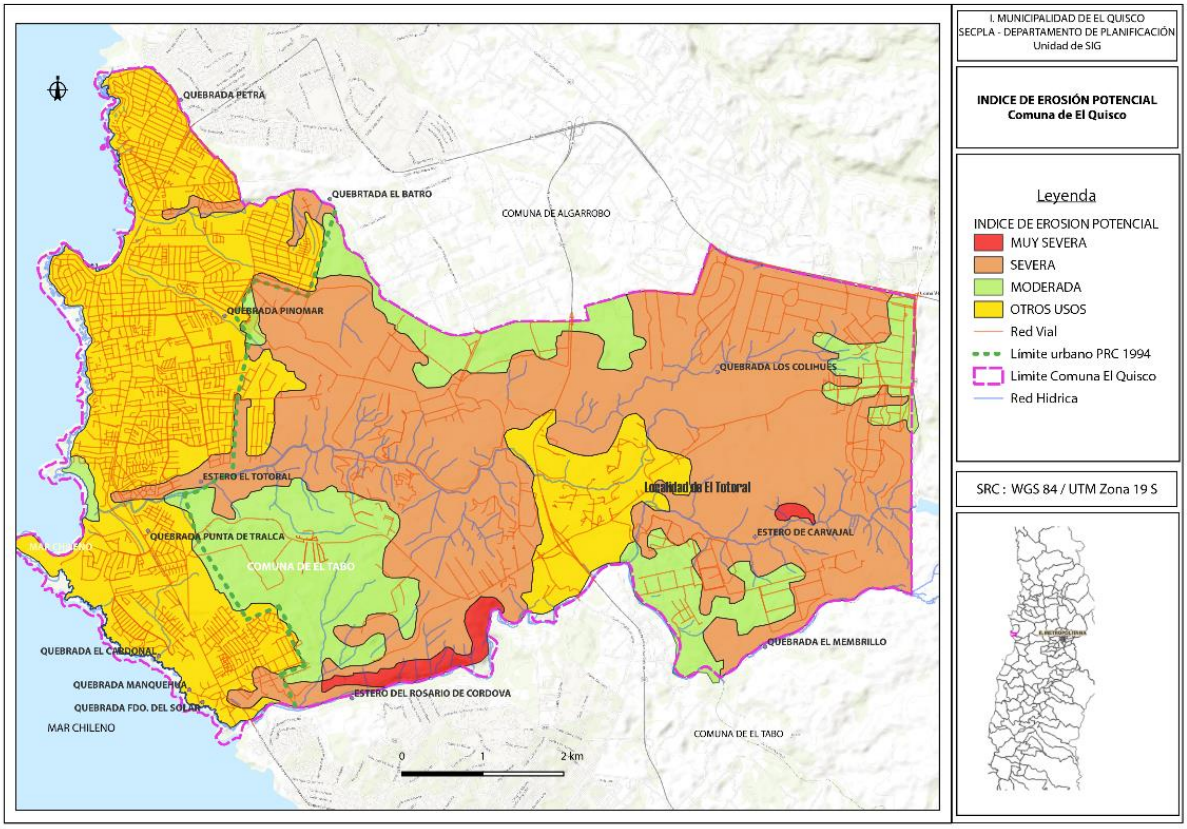
Las características del suelo de la comuna son de una baja permeabilidad y escasos cuerpos de agua.

Los suelos de la comuna son origen sedimentario, con topografía suavemente ondulada, con textura franco-arcillosa y arcillo arenosa. El perfil tiene una profundidad moderada en forma de terraza litoral, en donde es posible reconocer sustrato de gravas y gravillas, conocidas también como maicillo. Tal descripción permite reconocer a la comuna, como a la mayoría de las localidades costeras, con suelos de baja productividad agrícola.

Respecto a la erosión de suelos, el estudio “Determinación de Erosión Potencial y Actual de Chile” (Ministerio de Agricultura; 2010) analizó en el territorio nacional la erosión actual y potencial, en él se reconoce a la región de Valparaíso como una de las regiones con mayor superficie de erosión potencial severo y muy severo con cerca de un 75% de su

superficie, seguida de Aysén (74%) y Coquimbo (72%). Esto de acuerdo a la erodabilidad (susceptibilidad) del suelo y la erosión por las lluvias. Se agrega que la comuna posee cerca del 47% de superficies con un índice de erosión potencial en categoría severa (IDE; 2019).

Figura 11: Índice de erosión potencial comuna de El Quisco.



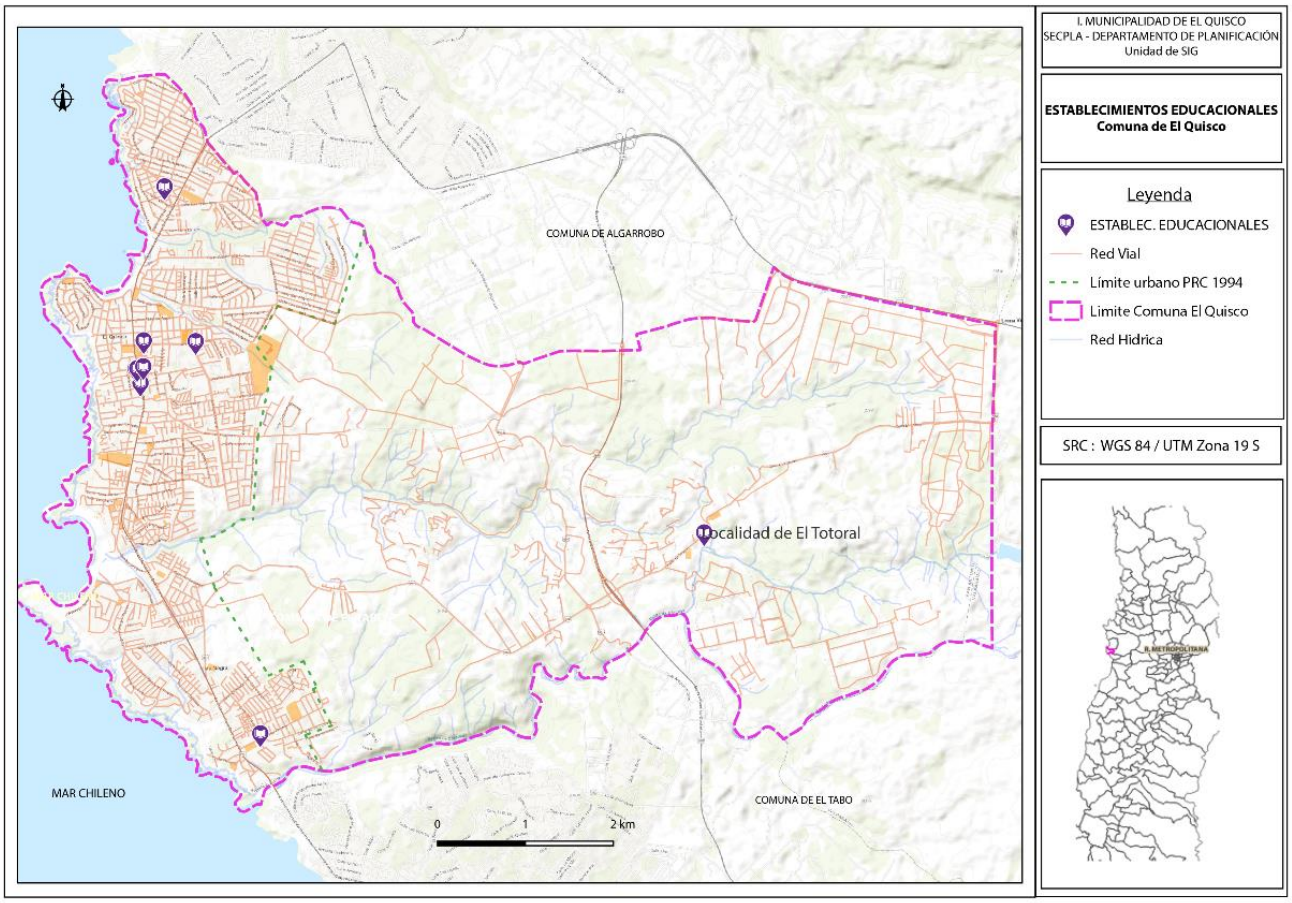
Fuente Oficina SIG.

2.1.3 Equipamiento comunal

2.1.3.1 Equipamiento educación

Para el 2017 la comuna de El Quisco cuenta con una dotación de 6 establecimientos que conforman la red de equipamientos educacionales. De ese total, un establecimiento corresponde a una escuela del área rural (13,5% de la matrícula) y los restantes 5 recintos (86,5% de la matrícula) se ubican dentro de la actual área urbana de la comuna. La mayoría de los establecimientos es de dependencia Municipal, con un total de 4 recintos (66,1% de la matrícula); los recintos restantes corresponden a colegios Particulares Subvencionados (33,9% de la matrícula), y no se presentan en la comuna establecimientos particulares pagados.

Figura 12: Localización comunal de establecimientos educacionales.

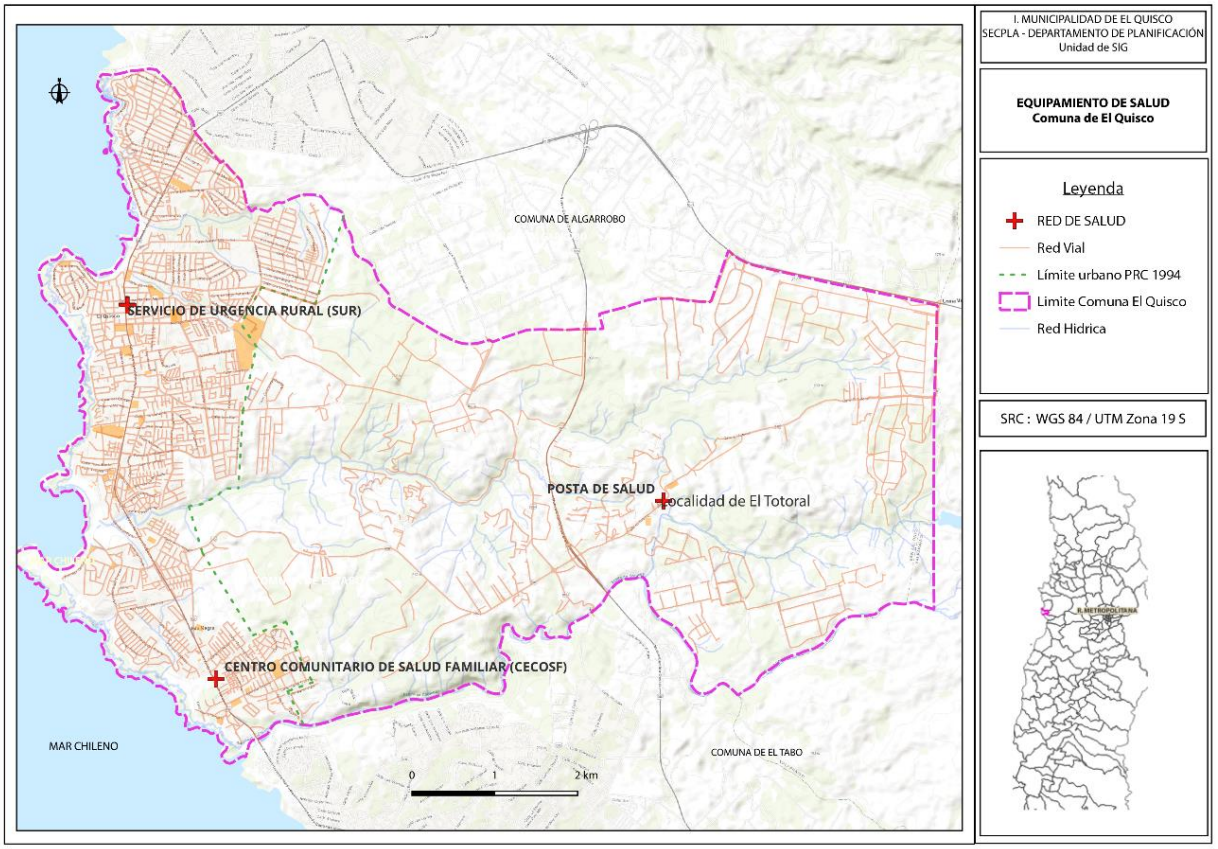


Fuente: Oficina SIG 2025.

2.1.3.2 Equipamiento salud

Dada la orientación de la comuna de habitar la costa, la mayoría de los establecimientos de salud se concentran en el extremo poniente de ésta, sirviendo a la población urbana. la comuna cuenta con 2 centros de atención (CECOSF de Isla Negra y CESFAM de El Quisco) y 2 Estaciones Médicas (Altos de Zañartu y El Totoral) Todos los centros de salud comunales corresponden a establecimientos de Atención Primaria, vinculados a una atención inmediata y de primera instancia. Para atención de mayor complejidad y médicos especialistas, los habitantes de El Quisco son derivados al Hospital Claudio Vicuña en la comuna de San Antonio, al ser este el Hospital provincial. Las estaciones médico-rurales (EMR), por otro lado, funcionan con base en rondas de frecuencias variables de los médicos por la comunidad, y no se cuenta con personal permanente en el establecimiento. De acuerdo con su capacidad resolutiva, las Postas o EMR derivan a establecimientos dentro de su red comunal en casos y urgencias que no pueden ser resueltas a ese nivel

Figura 13: Distribución equipamientos de salud.



Fuente: Oficina SIG 2025.

Tabla 13: Equipamientos de Salud presentes en comuna de El Quisco.

Tipo de establecimiento	Nombre	Localidad
Centro de Salud Familiar	· CESFAM El Quisco.	El Quisco
Centro Comunitario de Salud Familiar	· CECOSF Isla Negra.	Isla Negra
Posta de Salud Rural	· Estación Médica.	El Quisco Alto
Estación Medico Rural	· EMR El Totoral.	El Totoral

Fuente: Estudio Modificación Plan Regulador, IDE y PLADECO 2023-2028.

2.1.3.4 Equipamiento seguridad

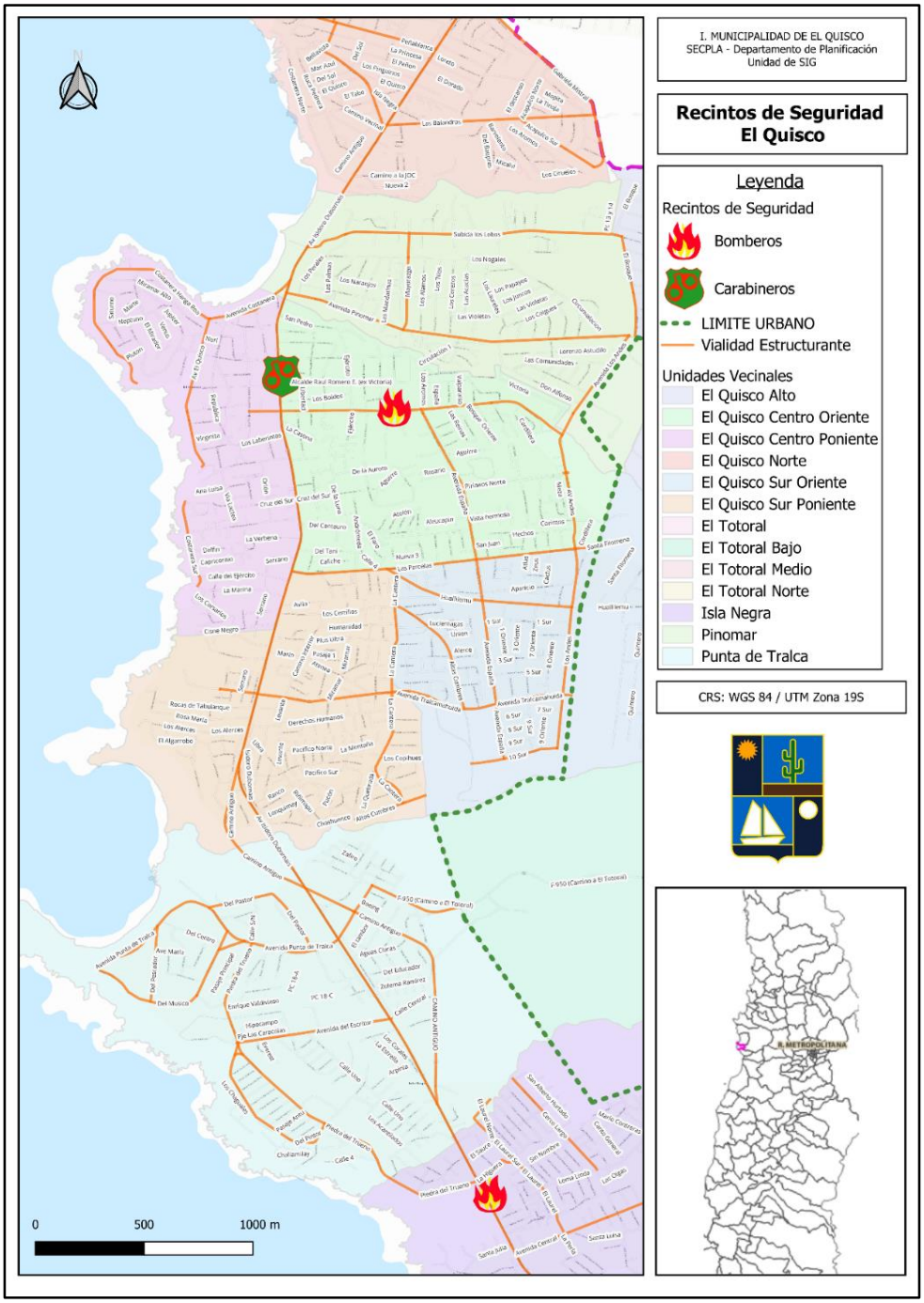
Los equipamientos de seguridad existentes en la comuna de El Quisco corresponden a recintos de Carabineros y Bomberos.

Tabla 14: Equipamientos de seguridad.

Tipo equipamiento	Recinto	Localidad
Bomberos	Primera compañía	El Quisco
Bomberos	Segunda compañía	Isla Negra
Carabineros	Sub - comisaria	El Quisco

Fuente: Estudio Modificación Plan Regulador con base en IDE Chile.

Figura 14: Distribución espacial de establecimiento seguridad.



Fuente: Oficina SIG 2025.

2.1.4 Caracterización Medioambiental

2.1.4.1 Áreas de interés ambiental

Tabla 15: Figuras de conservación de la comuna de El Quisco (consolidadas y en proceso de reconocimiento).

Polígono	Detalle
Santuario de la Naturaleza Quebrada de Córdova	Declarado como Santuario de la Naturaleza el 14 de julio de 2017 (Decreto N°30) por el Consejo de Monumentos Nacionales. Compartido con la comuna de El Tabo.
Zona Típica Canelo Canelillo	Decreto 212 del 14 de junio del 2000. Del Consejo de Monumentos Nacionales. Compartido con Algarrobo.
Humedal Urbano Las Petras	Pendiente de aprobación por parte del MMA
Humedal Urbano El Batro	Pendiente de aprobación por parte del MMA
Humedal Urbano Totoral	Pendiente de aprobación por parte del MMA
Humedal Urbano Córdova	Pendiente de aprobación por parte del MMA

Fuente: Elaboración Propia, con base en Diagnóstico Programa Biodiversidad y Áreas Protegidas Comunales (2023- 2024).

Actualmente, solo existen dos sitios declarados bajo protección oficial como espacio de conservación por su patrimonio natural y/o cultural, los cuales son el Santuario de la Naturaleza Quebrada de Córdova y la Zona Típica Canelo- Canelillo. En cuanto a los humedales (ley N° 21.202), se encuentran en proceso de aprobación por el Ministerio del Medio Ambiente.

En el marco de áreas de Protección del Satélite Borde Costero Sur del PRI Valparaíso - Satélite Borde Costero Sur identifica Sub-Área de Protección del Recurso Natural a los siguientes elementos:

Sub-Zona Borde Costero con Usos Consolidados ZBC 1:

1. Desde el estero El Batro al norte de la comuna de El Quisco hasta el estero El Totoral en Punta de Tralca, en la comuna de El Quisco.

2. Desde la bajada de La Tortuga en Isla Negra hasta el límite sur de Playa Blanca en la comuna de El Tabo.

Sub-Zona Borde Costero de Protección por Valor Natural y Paisajístico. ZBC 2:

Corresponde a las fajas ribereñas, márgenes costeros rocosos naturales o artificiales, comprendido por la línea paralela a la línea de la más baja marea y paralela trazada a distancia de 80 m. o 100 m. de la línea de la más alta marea, según corresponda y /o hasta el actual trazado de una vía pública existente o con declaratoria pública, cuando el nivel antes citado supere dichas vías. Esta se caracteriza por ofrecer especiales condiciones paisajísticas naturales, de actual y potencial afluencia masiva de público, situación que requiere de una normativa de protección de sus atributos. En el borde costero del Satélite Borde Costero Sur se distingue el tramo desde el estero Casablanca hasta la Playa de Mirasol, en la comuna de Algarrobo.

Sub-Zona Borde Costero con Ocupación Potencial o en Proceso de Consolidación. ZBC3, en El Quisco:

1. Desde el Peñón Islote Peñablanca hasta el estero El Batro en la comuna de El Quisco.
2. Desde el estero El Totoral en Punta de Tralca, hasta la proyección del eje central de la bajada de La Tortuga en Isla Negra en la Comuna de El Quisco.

Zona de Protección Ecológica. ZPE: C

Corresponde a aquellos territorios del Satélite Borde Costero Sur que cuentan con recursos de interés ecológico, paisajístico y de patrimonio arqueológico, de ecosistemas frágiles desde el punto de vista de la conservación de la flora y fauna silvestre con características propias del lugar, convenientes de mantener en su estado natural. Para la comuna de El Quisco no hay de esta zonificación.

Zona de Protección por Cauces Naturales y Valor Paisajístico. ZPCP:

Corresponde a aquellos territorios del Satélite Borde Costero Sur que conforman cauces de esteros y quebradas, cuencas, hoyas hidrográficas, que requieren de la conservación de la flora y fauna silvestre propias del lugar, convenientes de mantener en su estado natural, así como áreas con pendientes sobre 80%, y áreas naturales de valor paisajístico.

2.2 Diagnóstico PLADECO 2023-2028

El Plan de Desarrollo Comunal de El Quisco es actualizado en el año 2022, en donde se estableció una metodología de recolección de información con un fuerte componente de participación ciudadana, lo cual permite priorizar los aspectos más apremiantes en cuanto al desarrollo de la comuna. Los ejes de análisis del diagnóstico participativo fueron los siguientes:

- Desarrollo Social
- Desarrollo Territorial
- Seguridad
- Educación
- Salud
- Turismo y Desarrollo Económico
- Gestión Institucional
- Medioambiente

Bajo dichas áreas estratégicas, fue posible analizar y describir las principales percepciones de la comunidad frente al desarrollo de infraestructura, espacios públicos y movilidad, los cuales se presentan a continuación.

El diagnóstico PLADECO se realiza con una metodología mixta con presencia de datos primarios y secundarios. Para los primeros, en cuanto a la etapa cualitativa, se realizan 13 talleres territoriales y 15 talleres focales, donde se utilizó la técnica del Focus Group, mientras que, para la etapa cuantitativa, se aplica un cuestionario a una muestra de 630 personas para generar información extrapolable y objetiva representativa de toda la población. Para los segundos, se

realiza un análisis documental de los principales instrumentos y diagnósticos que se relacionan con las áreas estratégicas de desarrollo comunal.

2.2.1 Talleres Territoriales y Focales

Para esta etapa, se plantea una metodología acorde a las necesidades del diagnóstico, con el fin de poder conocer la realidad de la comuna en el contexto actual, a través de la ejecución de Talleres Territoriales (realizados en cada una de las unidades vecinales de El Quisco) y Talleres Focales (dirigidos a las organizaciones y actores clave en las áreas estratégicas de desarrollo).

Para establecer la priorización de áreas estratégicas, se realiza el análisis de información territorial y comunal a través de la categorización de los conglomerados elaborados por las y los asistentes en las diferentes áreas de gestión municipal, manteniendo la misma lógica para el análisis del ejercicio territorial y los Talleres Focales. A partir de lo anterior, se contabiliza la frecuencia de cada uno de los conglomerados para establecer cuáles áreas deberían primar dentro de la estrategia de desarrollo. A continuación, se detallarán los resultados de la ejecución de ambos tipos de talleres, realizados entre abril y junio de 2022 a lo largo de toda la comuna.

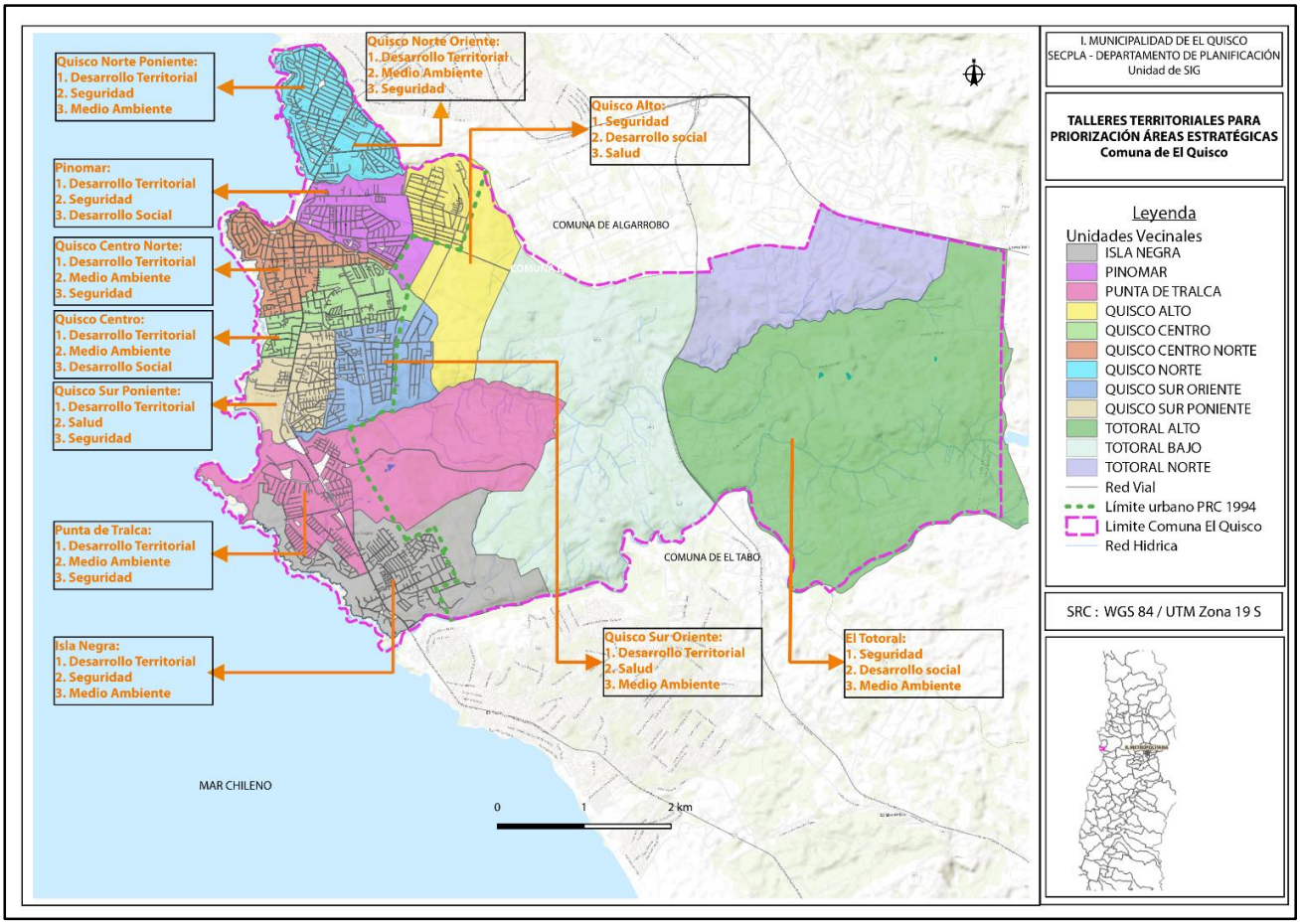
A continuación, se presenta un resumen de los resultados que son de mayor incidencia para la elaboración del PIIMEP:

2.4.1 Talleres territoriales

Para la segunda etapa del diagnóstico, se llevan a cabo 13 talleres territoriales con una convocatoria abierta a todas las quisqueñas y quisqueños, los cuales contaban con dos ejes de análisis: el primero, la visión comunal, donde las y los asistentes tuvieron que enmarcar sus comentarios en la pregunta Y tú, ¿qué harías para mejorar la comuna?, siendo categorizados en conglomerados de opiniones definidos por los mismos y mismas participantes de la mesa. En un segundo ejercicio, se aborda el enfoque territorial, en donde cada participante de la mesa tuvo que detectar una problemática específica de su territorio y luego plantear una alternativa de solución.

Como resultado, se levantan 39 mesas de trabajo, donde se recogen 765 ideas y 115 conglomerados desde el enfoque comunal, mientras que desde el enfoque territorial se levantan 1.378 ideas (702 problemáticas y 676 soluciones) enmarcadas en 212 conglomerados. Cada uno de los comentarios es priorizado según su frecuencia de mención y posteriormente es categorizado en una de las áreas estratégicas de gestión municipal, para luego ser parte de los lineamientos y objetivos de la matriz de planificación que contiene la estrategia de desarrollo.

Figura 15: Resultados de Talleres Territoriales: priorización de áreas estratégicas.



Fuente: Oficina SIG con base en, Talleres Territoriales para actualización del PLADECO- Mesa Territorial (2022).

Como se observa en la figura 16, en la mayoría de los territorios pertenecientes a la comuna de El Quisco, el área de mayor interés para el desarrollo comunal corresponde al área estratégica de Desarrollo Territorial, lo cual implica la ejecución de proyectos de infraestructura, así como el mejoramiento de la conectividad y los espacios públicos.

Tabla 16: Frecuencias ideas problemas y distribución porcentual análisis comunal. Talleres Territoriales.

Áreas estratégicas	Ideas problemas	%
Desarrollo territorial	238	31.1%
Seguridad	140	18.3%
Medioambiente	112	14.6%
Salud	88	11.5%
D° social	76	9.9%
Educación	62	8.1%
Turismo	18	2.4%
D° económico	15	2.0%
Cultura – patrimonio	10	1.3%
Gestión municipal	6	0.8%
Total general	**765**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, Talleres Territoriales para actualización del PLADECO (2022).

De la tabla N° 18, extraemos la frecuencia en las ideas presentadas por las y los asistentes, donde se evidencia la gran cantidad de comentarios en relación al desarrollo territorial de la comuna. De los comentarios obtenidos, un 31,1% corresponde a dicha área de desarrollo, mientras que la segunda opción (Seguridad) alcanza un 18,3%, evidenciando que la ejecución de proyectos de infraestructura y espacio público son una prioridad para la comunidad en general.

2.4.2 Talleres Focales

Estos talleres estuvieron dirigidos a actores clave de la comuna, así como a organizaciones formales e informales que tengan que ver con áreas estratégicas de desarrollo. La metodología mantiene el enfoque de análisis comunal de los talleres territoriales, pero que se esté abordando (por ejemplo, "Y tú, ¿qué harías para mejorar la educación en la comuna?").

En estas instancias, se obtienen 1.110 ideas y 212 conglomerados, mientras que el nivel de frecuencia se expone en la siguiente tabla:

Tabla 17: Distribución porcentual áreas de gestión municipal por problemáticas: Talleres Focales.

Área estratégica	Frecuencia	%
Desarrollo Social	231	21.8%
Desarrollo Territorial	176	16.6%
Educación	154	14.5%
Cultura - Patrimonio	142	13.4%
Medioambiente	139	13.1%
Seguridad	65	6.1%
Salud	49	4.6%
Gestión Municipal	36	3.4%
Desarrollo Económico	35	3.3%
Turismo	35	3.3%
Total	1062	100%

Fuente: Elaboración propia, Talleres Focales PLADECO (2022).

En la tabla anterior, podemos observar que el área de Desarrollo Territorial ocupa el segundo lugar de las preferencias de los y las actores clave que participan en los focus group (16,6%), lo cual indica que, desde la visión de las áreas estratégicas de desarrollo, los avances en proyectos se consideran como una de las aristas más importantes, al igual que en los Talleres Territoriales.

2.4.4 Encuesta comunal

Desde el 16 de junio hasta el 26 de julio de 2022 se realiza la aplicación de la Encuesta Comunal para PLADECO, como parte del proceso de recolección de información cuantitativa, en donde se logra abarcar la totalidad de la muestra (630 personas). El cuestionario se aplica a través de KoboToolBox a habitantes de toda la comuna, cuya selección se rige bajo un diseño muestral basado en la proyección de población estimada para el año 2022, según los criterios de selección de edad y sexo. Para efectos del diagnóstico PIIMEP, se expondrán los resultados

referidos a movilidad y espacio público, así como la priorización que las personas le dan a los proyectos de infraestructura.

Figura 16: Caracterización de las personas encuestadas.

Fuente: Elaboración Propia, unidad de PLADECO 2023-2028.

El objetivo de la aplicación de la encuesta fue medir el nivel de importancia que las personas encuestadas le otorgaban a distintos ítems asociados a las áreas estratégicas de desarrollo comunal. Para ello, se utilizó una escala de 5 niveles, en donde el 1 representa la menor importancia y el 5 la mayor. Al observar los resultados, notamos diferencias numéricas poco significativas, no obstante, el valor del análisis se encuentra en la desviación estándar de cada ítem, que permite observar la distribución de los datos y en función a ello, conocer cuáles opciones recibieron la mayor frecuencia de respuestas ubicadas en los niveles más altos de la escala (4 y 5).

2.4.4.1 Priorización de obras de infraestructura:

La pregunta asociada a desarrollo territorial tuvo como objetivo medir el nivel de importancia que las personas encuestadas le daban a diferentes obras de infraestructura, siguiendo la lógica de una escala de medición con 5 niveles de respuesta, contando con las siguientes alternativas:

1: Sin importancia para el desarrollo territorial
2: Poco importante para el desarrollo territorial
3: Medianamente importante para el desarrollo territorial
4: Importante para el desarrollo territorial
5: Muy importante para el desarrollo territorial

La pregunta se plantea como **¿Cuál es el nivel de importancia que usted le daría a las siguientes obras de infraestructura?**

Siguiendo lo anterior, los resultados obtenidos a nivel comunal se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 18: Frecuencias y porcentajes comunales de obras de infraestructura por niveles de importancia.

	Plazas		**Colegios**		**Alcantarillados**		**Veredas**		**Alumbrado público**		**Ciclovías**		**Infraestructura deportiva**		**Espacios culturales**		**Pavimentación**	
Niveles	**Frec.**	**%**	**Frec.**	**%**	**Frec.**	**%**	**Frec.**	**%**	**Frec.**	**%**	**Frec.**	**%**	**Frec.**	**%**	**Frec.**	**%**	**Frec.**	**%**
1	20	3,17	6	0,95	3	0,48	3	0,48	6	0,95	31	4,92	7	1,11	9	1,43	11	1,75
2	13	2,06	11	1,75	6	0,95	12	1,90	10	1,59	23	3,65	5	0,79	8	1,27	8	1,27
3	38	6,03	12	1,90	36	5,71	39	6,19	23	3,65	72	11,43	52	8,25	38	6,03	31	4,92
4	78	12,38	34	5,40	48	7,62	66	10,48	46	7,30	86	13,65	76	12,06	70	11,11	76	12,06
5	481	76,35	567	90,00	537	85,24	510	80,95	545	86,51	418	66,35	490	77,78	505	80,16	504	80,00
Total general	**630**	**100**	**630**	**100**	**630**	**100**	**630**	**100**	**630**	**100**	**630**	**100**	**630**	**100**	**630**	**100**	**630**	**100**

Fuente: Elaboración propia, con datos de Encuesta comunal PLADECO (2022).

Observamos que la frecuencia de los datos se acumula entre los niveles 4 y 5, lo cual indica que las plazas, colegios, alcantarillados, veredas, alumbrado público, ciclovías, infraestructura deportiva, espacios culturales y la pavimentación son elementos muy importantes para el desarrollo territorial de la comuna de El Quisco.

Tabla 19: Promedios de niveles de importancia de obras de infraestructura por unidad vecinal.

Unidad vecinal	Plazas	Colegios	Alcantarillados	Veredas	Alumbrado público	Ciclovías	Infraestructura deportiva	Espacios culturales	Pavimentación
Isla Negra	4,79	4,85	4,9	4,80	4,70	4,52	4,72	4,75	4,77
Pinomar	4,39	4,85	5,0	4,88	4,80	4,32	4,71	4,78	4,88
Punta de Tralca	4,60	4,85	4,8	4,71	4,79	4,52	4,69	4,69	4,67
Quisco Alto	4,26	4,65	4,6	4,50	4,61	3,95	4,38	4,32	4,59
Quisco Centro	4,44	4,86	4,8	4,68	4,88	4,38	4,68	4,58	4,68
Quisco Centro Norte	4,59	4,77	4,7	4,65	4,72	3,96	4,55	4,74	4,57
Quisco Norte Oriente	4,60	4,92	4,7	4,64	4,84	4,24	4,60	4,64	4,40
Quisco Norte Poniente	4,73	4,84	4,7	4,57	4,80	4,51	4,63	4,78	4,43
Quisco Sur Oriente	4,74	4,89	4,8	4,77	4,91	4,53	4,70	4,77	4,81
Quisco Sur Poniente	4,52	4,74	4,7	4,78	4,74	4,48	4,78	4,66	4,79
Totoral Alto	4,93	5,00	4,4	4,64	4,50	4,57	4,64	4,79	4,57
Totoral Bajo	4,61	5,00	4,9	4,67	4,89	4,33	4,89	4,94	4,67
Totoral Norte	4,71	4,86	5,0	5,00	5,00	4,43	4,57	4,86	5,00
Total general	**4,6**	**4,82**	**4,8**	**4,70**	**4,77**	**4,33**	**4,65**	**4,67**	**4,67**

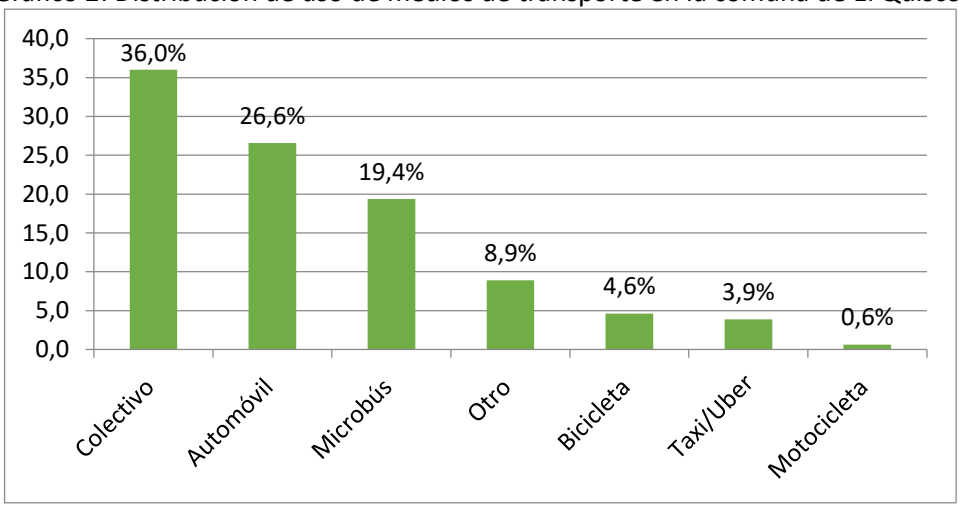
Fuente: Elaboración propia, con datos de Encuesta comunal PLADECO (2022).

Los promedios de las obras de infraestructura, en concordancia con las frecuencias generales, presentan una baja variabilidad, por lo que se extrae que cada una de las unidades vecinales las consideran importantes o muy importantes. A pesar de la homogeneidad en las respuestas de las personas encuestadas, es posible conocer la variabilidad numérica y la dispersión de los datos por medio del cálculo de la desviación estándar, lo cual indica cuánto se desvían los resultados con respecto a la media.

2.4.4.2 Medio de transporte habitual

En función de la problemática asociada al transporte dentro de la comuna, se requiere conocer los medios más utilizados por las personas encuestadas, por lo cual el cuestionario incluye la pregunta ¿Cuál es su medio de transporte habitual?, la cual daba la opción de elegir más de una alternativa conforme a la situación contextual de la encuestada o encuestado. Los resultados se grafican de la siguiente forma:

Gráfico 2: Distribución de uso de medios de transporte en la comuna de El Quisco.



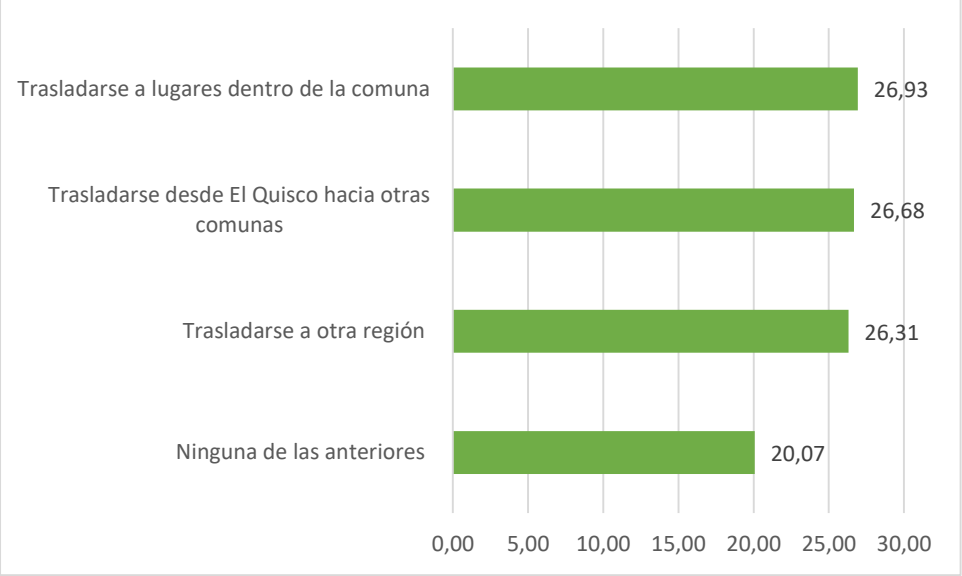
Fuente: elaboración propia, a partir de datos de Encuesta comunal PLADECO (2022)

Podemos observar que el medio de transporte más utilizado a nivel comunal corresponde al Colectivo (36%) seguido del Automóvil (26,6%) y el Microbús (19,4%). Ya alejándose en puntos porcentuales, se encuentra la opción Otro (8,9%), que hace referencia a todos los medios de transporte que no se mencionan en las alternativas (como, por ejemplo, los scooters), la Bicicleta (4,6%), Taxi/Uber (3,9%) y en último lugar la Motocicleta (0,6%).

2.4.4.3 Dificultad de desplazamiento

Frente a las inquietudes de las y los habitantes de la comuna respecto a la movilidad y el transporte, se incluyó la pregunta ¿En qué situación presenta mayor dificultad de desplazamiento?, refiriéndose al traslado hacia otras regiones, hacia otras comunas o dentro de El Quisco (o si no presentan dificultad), entregando la opción de responder más de una alternativa. Los resultados a nivel comunal se reflejan en la siguiente gráfica:

Gráfico 3: Resultados a nivel comunal: dificultad de desplazamiento.



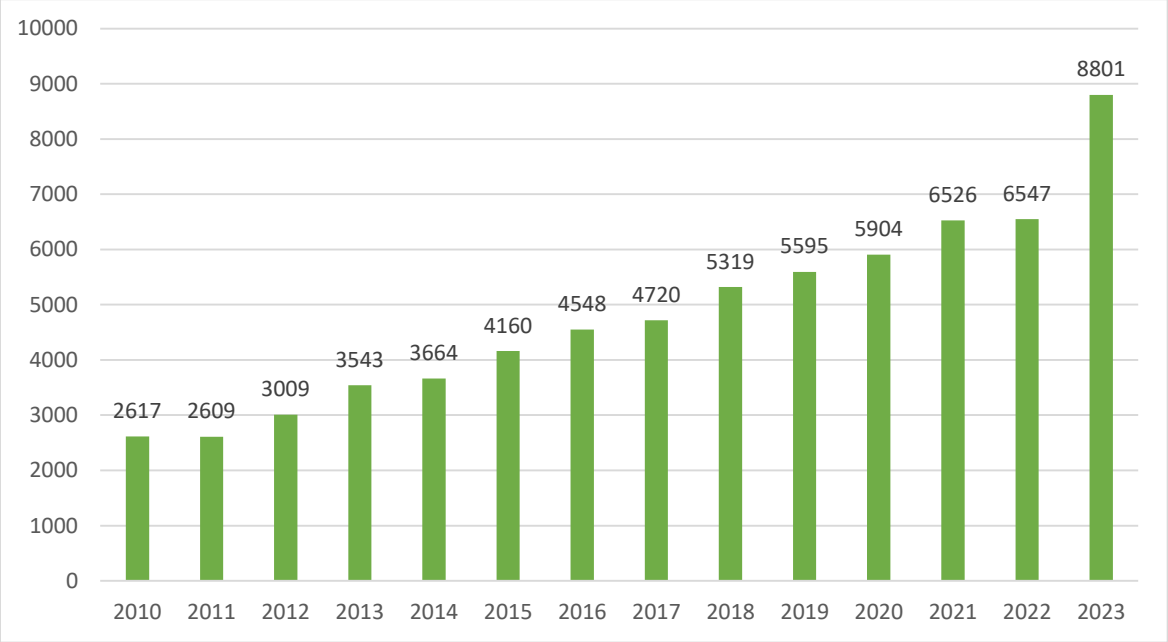
Fuente: elaboración propia, a partir de datos de Encuesta comunal PLADECO (2022)

Es posible observar que las tres alternativas referentes a dificultades de traslado presentan porcentajes similares, siendo la primera opción el trasladarse a lugares dentro de la comuna (26,93%), seguido del traslado hacia otras comunas (26,68) y hacia otra región (26,31%). Por otro lado, las personas encuestadas que refirieron no tener dificultad de desplazamiento alcanzan un 20,07%.

2.5 Caracterización Aspectos Urbanos

2.5.1 Parque vehicular

Gráfico 4: Evolución del parque vehicular de la comuna de El Quisco.



Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas del INE e información de permisos de circulación de la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de El Quisco.

Tabla 20: Evolución del parque vehicular de la comuna de El Quisco.

Año	Total permisos de circulación
2010	2617
2011	2609
2012	3009
2013	3543
2014	3664
2015	4160
2016	4548
2017	4720
2018	5319
2019	5595
2020	5904
2021	6526
2022	6547
2023	8801

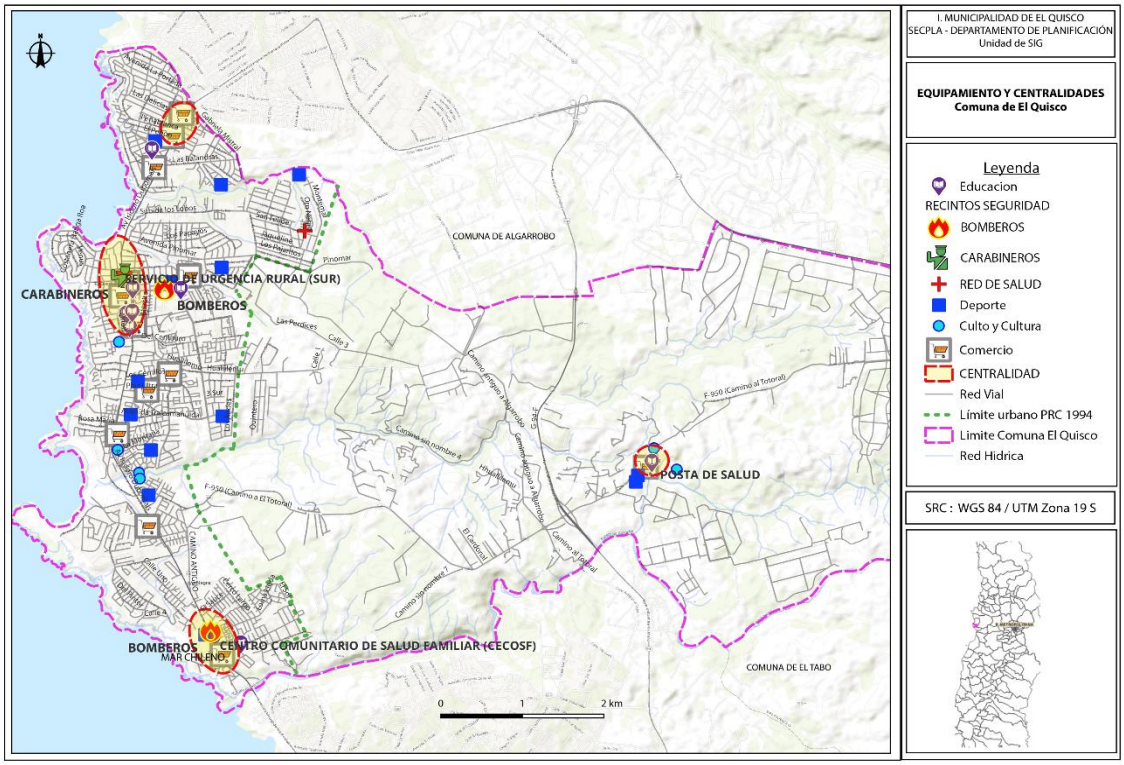
Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas del INE e información de permisos de circulación de la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de El Quisco.

Según muestra el gráfico 5 y la tabla 22, se aprecia una tendencia al crecimiento de la cantidad de permisos de circulación emitidos por la comuna, empezando el 2010 con un total de 2.617 permisos, contando vehículos motorizados y no motorizados, hasta finalizar el año 2023 con 8.801 permisos, evidenciándose un crecimiento de 6.184 permisos de circulación. Cabe destacar el gran aumento que se evidencia desde el año 2022 hasta el año 2023, pasando desde un total de 6.547 permisos, con una diferencia de 2.254 permisos.

2.5.2 Principales generadores y atractores de viajes – Edificaciones e infraestructura

La concentración de equipamientos en el eje de Av. Isidoro Dubournais, en desmedro del resto del territorio se hace más crítico en la localidad de El Totoral, donde los servicios básicos son los mínimos, siendo la Iglesia, la posta rural, el cementerio, un sector comunitario con su restaurante y el colegio los únicos equipamientos sociales existentes, y de esta forma, dependiente de los servicios que se encuentran en el área urbana de El Quisco.

Figura 17: Equipamiento y Centralidades.

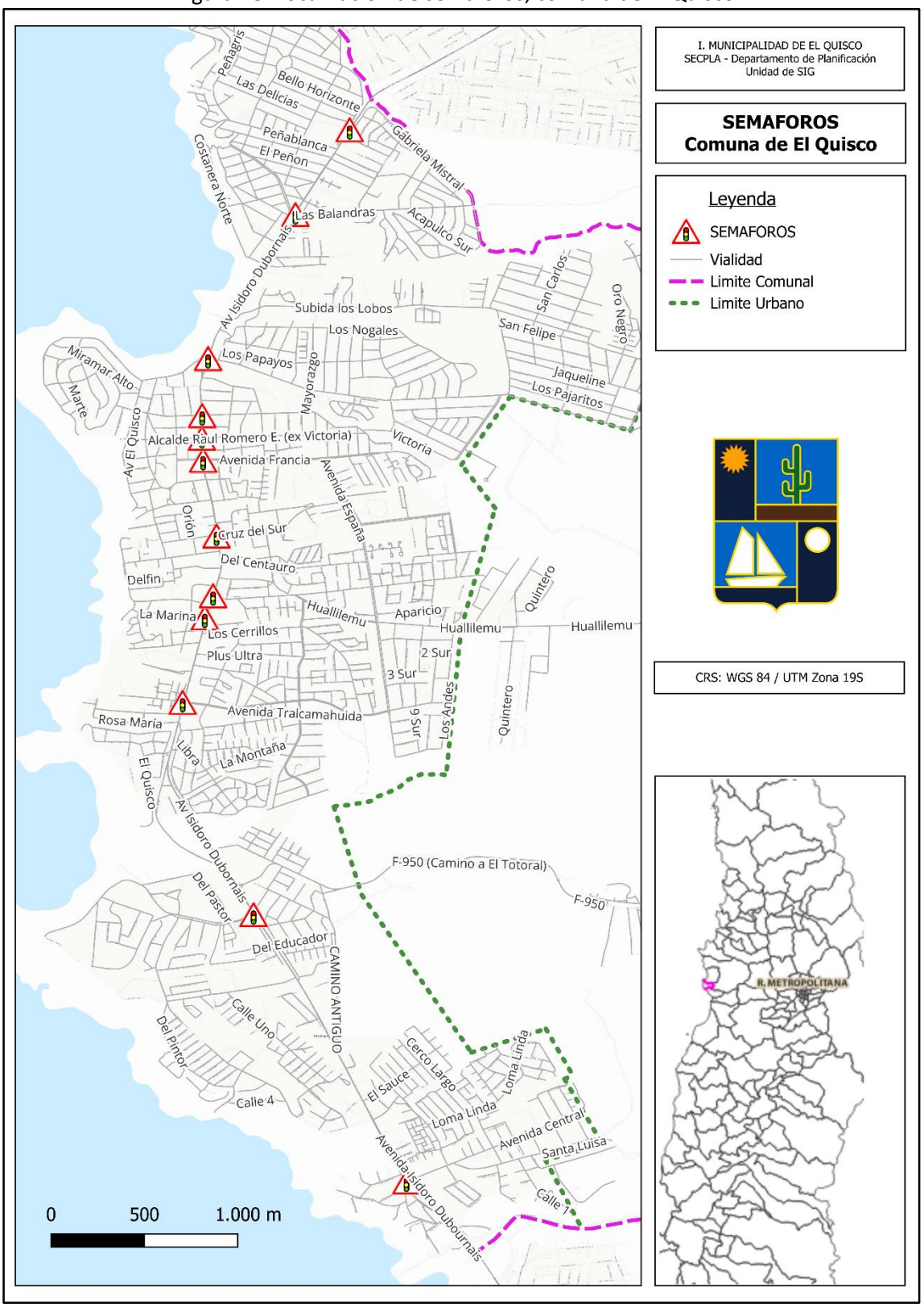


Fuente: Oficina SIG 2025.

Es importante señalar que, en El Quisco Norte, en el eje de Av. Isidoro Dubournais, se ha generado una subcentralidad en torno a servicios comerciales, mientras que, en las inmediaciones de la intersección de Av. Francia con Av. España, que cuenta con un colegio, el complejo deportivo municipal y comercios entregándole a este espacio potencial para constituirse en subcentro de servicios.

2.5.3 Cruces relevantes

Figura 18: Localización de semáforos, comuna de El Quisco.



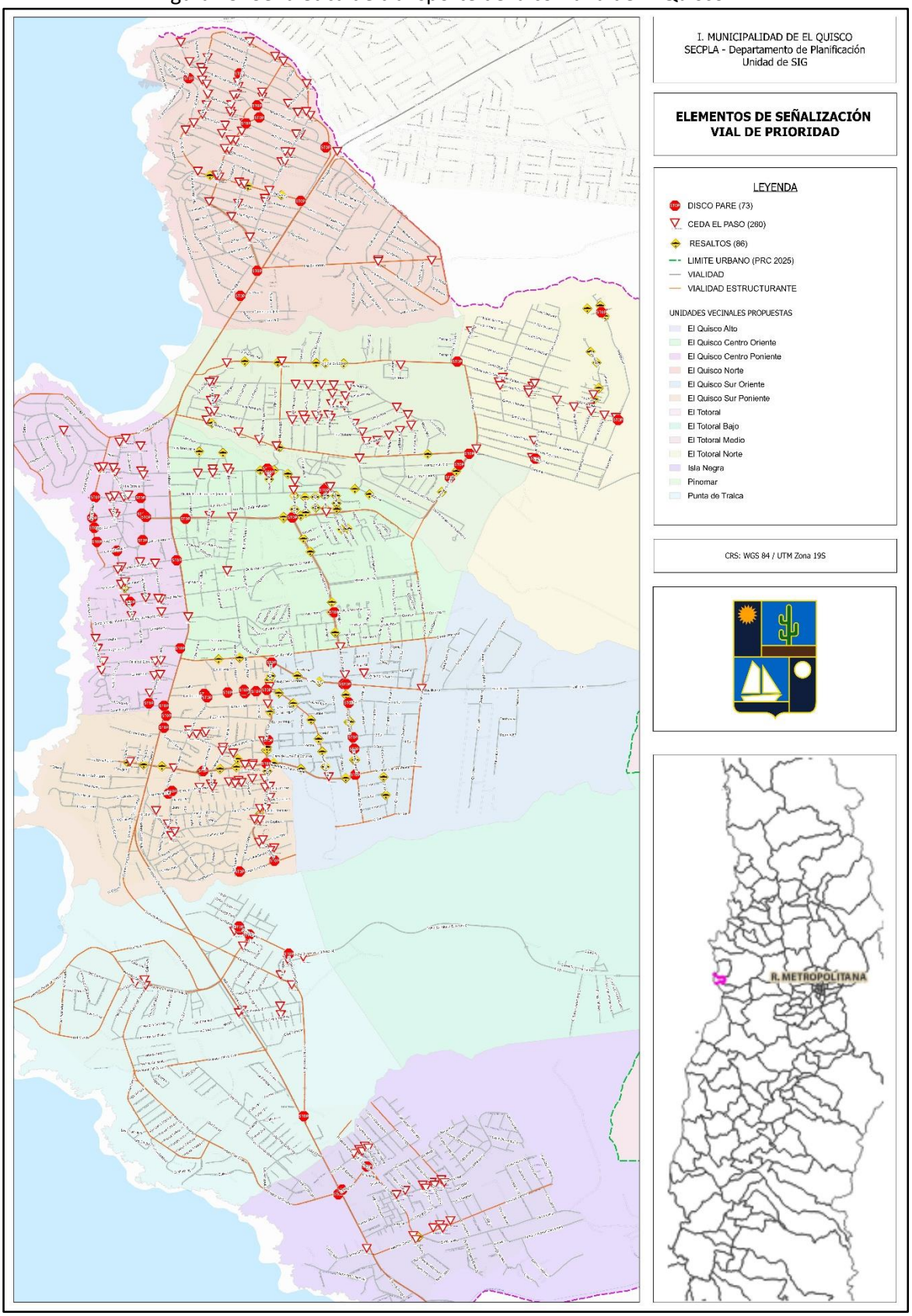
Fuente: Oficina SIG del municipio, con base en información de Transito.

La figura anterior presenta las ubicaciones de semáforos en la comuna, los cuales están presentes solo en el área urbana en intersecciones de la vialidad estructurante según el plan regulador. Para las unidades vecinales de Quisco Norte, se cuentan dos semáforos, mientras que la mayor cantidad se ubica en El Quisco Centro, uno en el cruce de Avenida Francia con Avenida Isidoro Dubournais, y dos a sus alrededores. En Quisco sur, se observan tres: uno en el cruce de Avenida Huallilemu con Avenida Isidoro Dubournais, otro en Calle La Marina, y luego uno en la intersección con Avenida Tralcamahuida. En el cruce de Avenida Pinomar, Avenida Punta de Tralca y en el Cruce de Avenida Central en Isla Negra también existen semáforos.

Se da cuenta que las siguientes vialidades estructurantes cuentan con un semáforo en el cruce con Avenida Isidoro Dubournais: Avenida Pinomar, Las Balandras, Avenida Francia, Avenida Huallilemu, Avenida Tralcamahuida, y Avenida Central.

2.5.4 Señalética de transporte.

Figura 19: Señalética de transporte de la comuna de El Quisco.



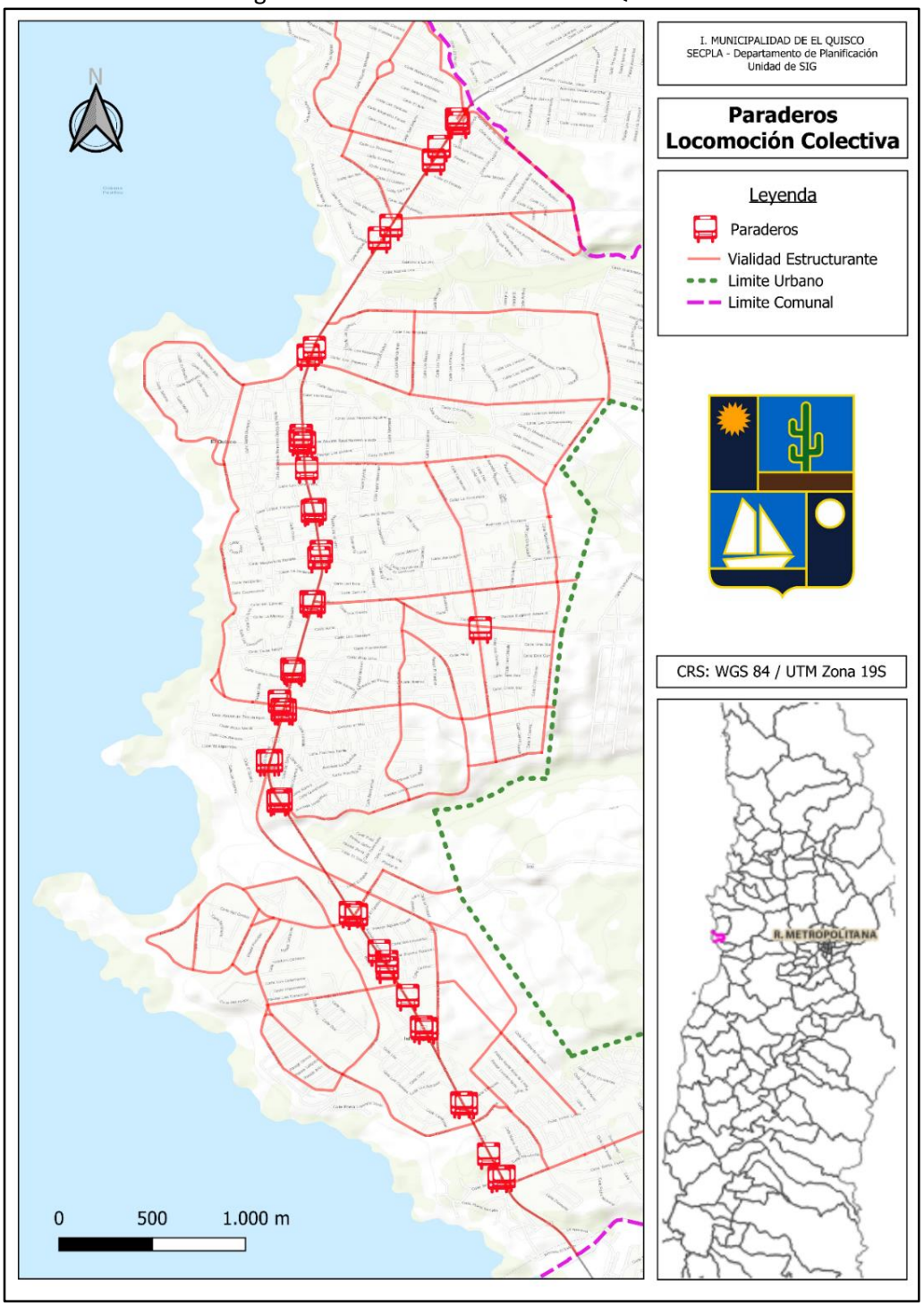
Fuente: Elaboración propia, con base en información de la D. de Tránsito (2024).

De acuerdo al levantamiento anterior de información, realizado en conjunto con la Dirección de Tránsito y la Unidad de SIG del municipio. Existe un total de “73 Discos Pare” en la comuna, “260 Ceda El Paso” y “86 resaltos” (Lomos de Toro), los que se ubican en mayor cantidad en los sectores norte, centro y sur de la comuna.

Debido a la importancia de las Vías Estructurantes, la mayoría de los cruces presentes en ellas, cuentan con algún tipo de señalética. No se registra presencia de señaléticas en los sectores de Isla Negra y Punta de Tralca, lo que se puede explicar por el bajo nivel de recepción final de los loteos que ahí se ubican.

2.5.5 Paraderos

Figura 20: Paraderos comuna de El Quisco.

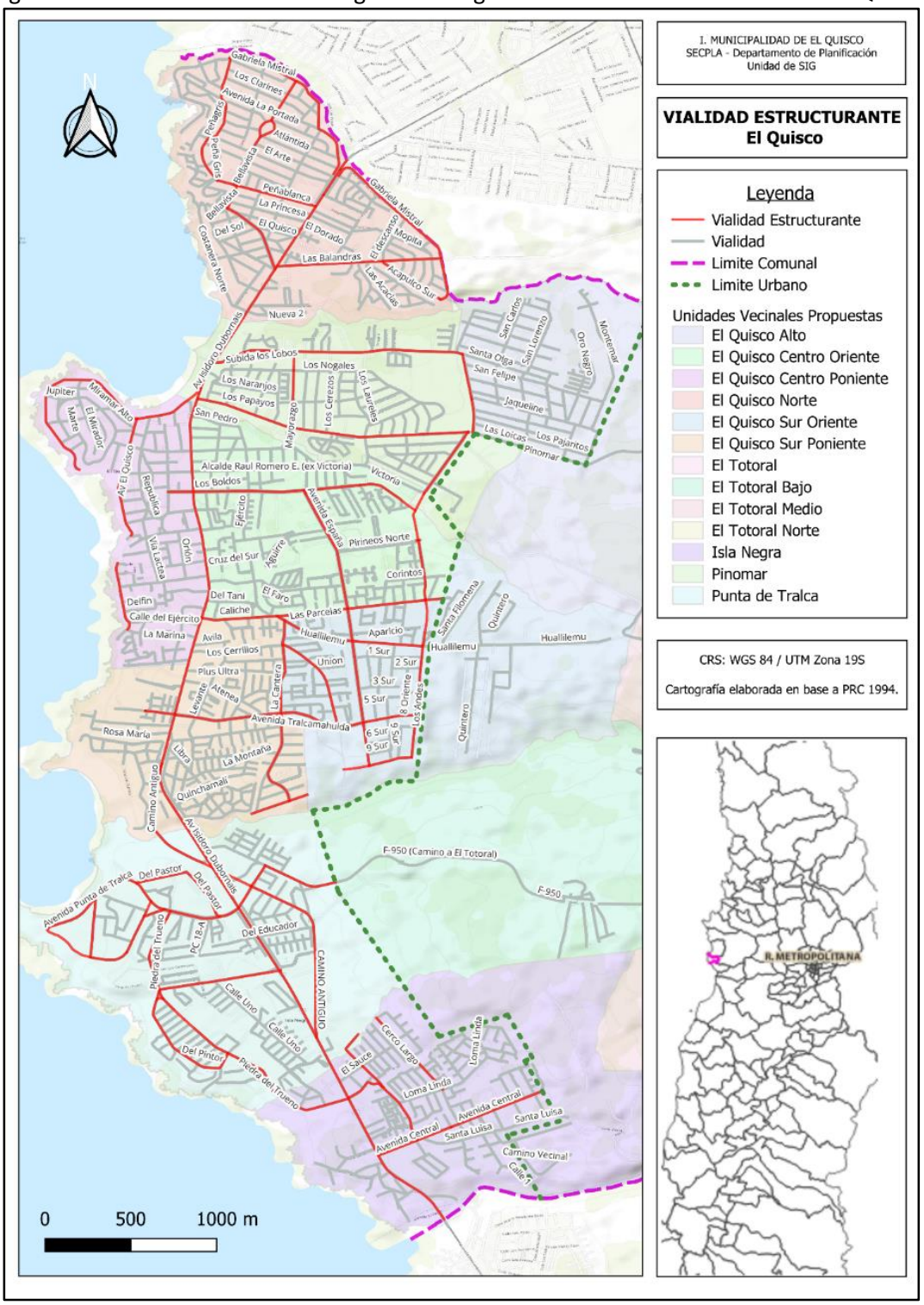


Fuente: Oficina SIG, con base en información de la D. de Tránsito (2024)

Como se aprecia en la figura 22, el número de paraderos instalados es 38, y la disposición de los paraderos de locomoción colectiva se encuentra principalmente por la Avenida Isidoro Dubournais (Ruta G-986).

2.5.6 Vialidad estructurante

Figura 21: Vialidad estructurante según Plan Regulador Comunal 1994 comuna de El Quisco.



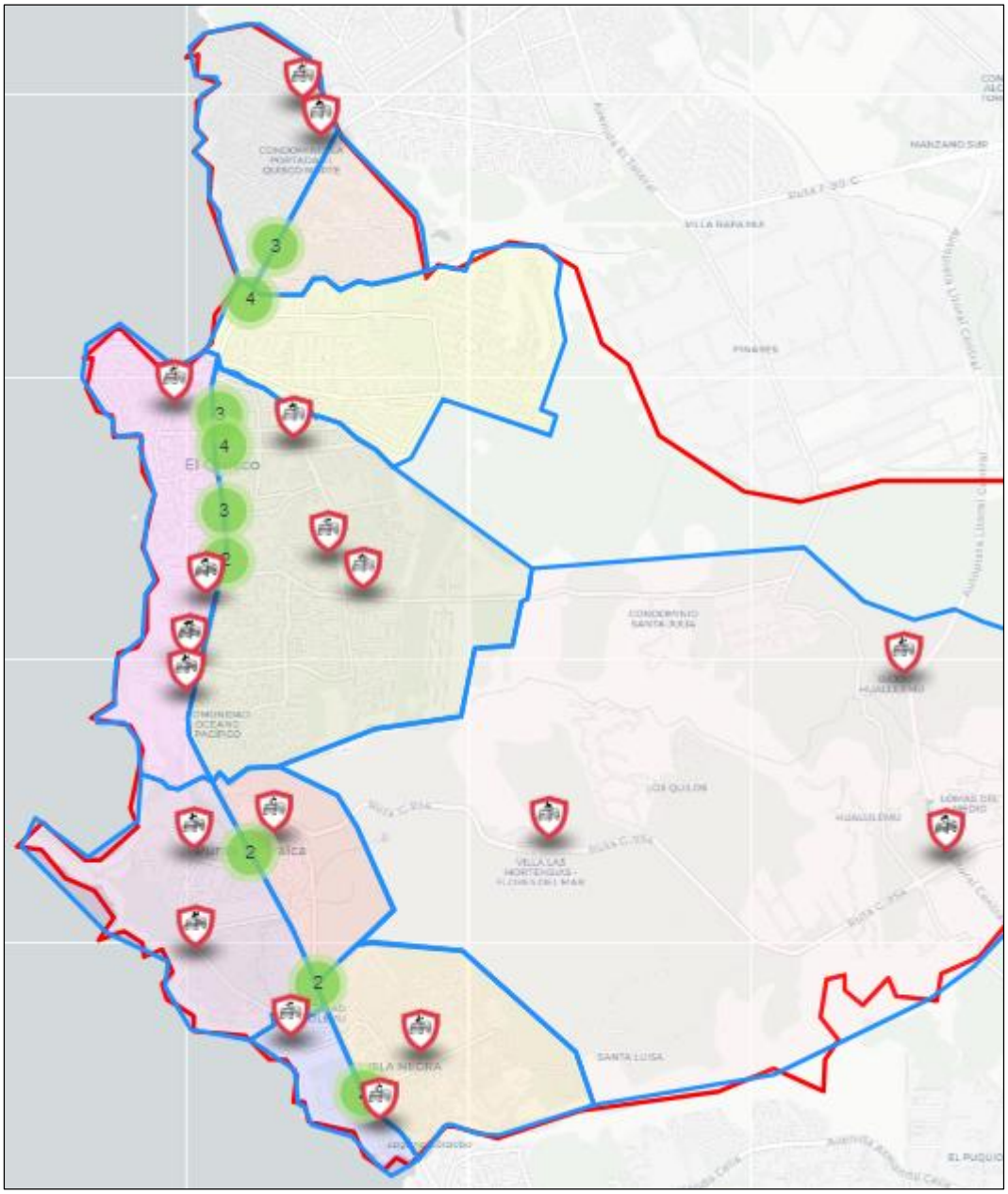
Fuente: Oficina SIG 2025 con base en PRC 1994.

La vialidad estructurante de la comuna cubre la totalidad del Área Urbana establecida por el Plan Regulador del año Cabe señalar, que al momento de la elaboración del PRC 94, el

crecimiento urbano de la comuna no era tan potente como en la actualidad, por lo que muchas de estas vías, solo fueron proyectadas en el papel y su habilitación no se ha concretado en el presente, como es el caso de avenida Del Músico y avenida Del Pastor en Punta de Tralca (interrumpida su proyección por la Parcela 18 y algunas tomas de terreno) o la costanera en el sector de la Poza Azul, interrumpida por el acantilado costero.

2.5.7 Accidentes de tránsito

Figura 22: Accidentes de tránsito en la comuna de El Quisco, año 2024.



Fuente: Elaboración propia, con base en información de D. Seguridad (2024)

Observando el mapa de accidentes de tránsito en la comuna, existe una clara tendencia de ocurrencia de accidentes en la Avenida Isidoro Dubournais, en los sectores de Quisco Centro y Quisco Sur. Hasta la fecha de elaboración de este documento, en los sectores mencionados han ocurrido 19 accidentes de tránsito, la mayoría concentrados en Quisco Centro. En ambos

sectores, los accidentes se concentran en las intersecciones con avenidas estructurantes como Avenida Tralcamahuida, Avenida Huallilemu y Avenida Francia. Luego lo siguen los sectores de Punta de Tralca e Isla Negra con 12 accidentes. En los sectores de Quisco Norte y el Eje Pinomar, se cuentan 9 accidentes de tránsito. Finalmente, en el sector de El Totoral se cuentan 3 accidentes de tránsito, todos en las carreteras.

2.5.8 Infraestructura ciclo inclusiva y Operación de transporte de carga

Hasta el momento, en la comuna no se cuenta con infraestructura ciclo inclusiva ni con normativa que haga referencia al transporte de carga.

2.5.9 Caracterización de arbolado comunal

Actualmente, en la comuna no existe una caracterización del arbolado, no obstante, se están realizando esfuerzos desde la Dirección de Medioambiente Aseo y Ornato para concretarlo. Al día de hoy, se cuenta con una Ordenanza de Imagen Comunal, que menciona lo siguiente: "Todos los proyectos de espacios públicos deberán consultar al menos un 70% de especies vegetales nativas, prefiriendo especies de bajo consumo de agua".

Al respecto, los proyectos de plazas, plazoletas y áreas Verdes podrán exhibir un máximo del 30% de la superficie de las zonas verdes con césped, debiendo cubrir el resto de dicha zona con especies arbustivas, cubresuelos y árboles.

Los árboles en la comuna deberán ser plantados con una altura no inferior a 1.5m y deberán exhibir tutores en conformidad al Artículo 2.15[11].-de la presente Ordenanza. Se deberán utilizar especies que presenten un sistema radicular equilibrado y un tronco y copa sanos y sin presencia de plagas.

La elección de las especies a utilizar deberá contemplar el espacio de plantación y el crecimiento radicular de la misma, evitando que por el crecimiento sus raíces se dañen pavimentos de acera y calzada, así como ductos de alcantarillado, agua potable, gas o electricidad.

En parques, plazas, plazoletas y áreas verdes, los árboles podrán formar bosquetes o hileras considerando especies de distintos colores, alturas formas y aromas, así como especies arbustivas elegidas de tal manera que su floración sea secuencial durante el año y que, en conjunto, genere una armonía visual tanto por las proporciones obtenidas, como por los colores y texturas generadas." (Municipalidad de El Quisco, 2020:18)

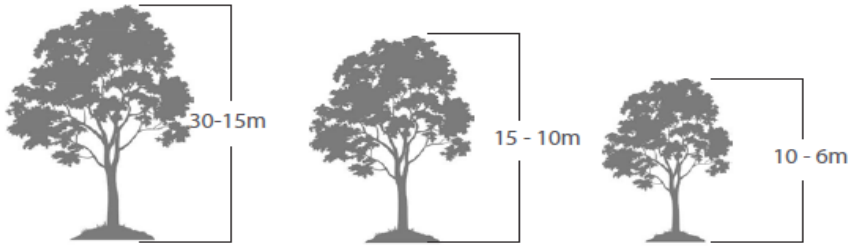
A continuación, se presentan las especies de árboles y las mediciones requeridas en la Ordenanza.

[11] Artículo 2.15.- Protectores de árboles. "Se entenderá por protectores de árboles a aquellos elementos que tienen por objeto proteger árboles recién plantados o de temporada edad, de impactos o actos vandálicos (…)" (Municipalidad de El Quisco, 2020, pág.18)

Figura 23: Especies de árboles definidas por Ordenanza de Imagen Comunal.

ESPECIES DE ARBOLES

Tamaño	Nombre Común	Nombre Científico	Origen	Altura Máxima (m)	Diámetro Copa (m)	Distanciamien-to Min (m)	Diámetro Mín Alcorque (m)	Vial	EEPP	Florecimiento	Tipo Follaje
Grande	Tulipero	Liriodendron Tulipifera	exotico	30	6 a 8	15	2		x		caducifolio
Grande	Molle o pimiento	Schinus latifolius	nativo	25	14	10	2	x	x	todo el año	perennifolio
Grande	Acer	Acer negundo	exotico	20	7	8	2	x	x	Otoño	caducifolio
Grande	Brachichito	Brachychiton populneus	exotico	20	4 a 8	8	2		x	Verano	semi caducifolio
Grande	Maiten	Maytenus Boaria	nativo	20	12	8	2	x	x	Primavera	perennifolio
Grande	Boldo	Peumus Boldus	exotico	20	10	8	2		x	Primavera	perennifolio
Grande	Peumo	Cryptocarya alba	nativo	15	12 a 15	8	2	x	x	Agosto - Diciembre	perennifolio
Medianos	Quillay	Quillaja Saponaria	nativo	15	8 a 10	8	1,2	x	x	Pirmavera - Verano	perennifolio
Medianos	Patagua	Crinodendrón Patagua	nativo	12	6	5	1,2		x	Diciembre	perennifolio
Medianos	Miosporo	Myoporum Laetum	exotico	10	3 a 4	3	1,2		x	Invierno - Primavera	perennifolio
Pequeño	Tamarindo	Tamarix Gallica	exotico	8	4	3	0,8	x	x	Verano	caducifolio
Pequeño	Olivo de Bohemia	Eleagnus Angustifolia	exotico	8	10	8	0,8	x	x	Primavera	caducifolio
Pequeño	Níspero	Eriobotrya Japónica	exotico	7	5 a 10	8	0,8	x	x	Otoño-Invierno	perennifolio
Pequeño	Quebracho	Senna Candolleana	nativo	5	3 a 4	3	0,8		x	Primareva- Verano	perennifolio
Pequeño	Pata de Vaca	Bahuinia candicans	exotico	5	6	5	0,8		x	Verano	Semi caduco

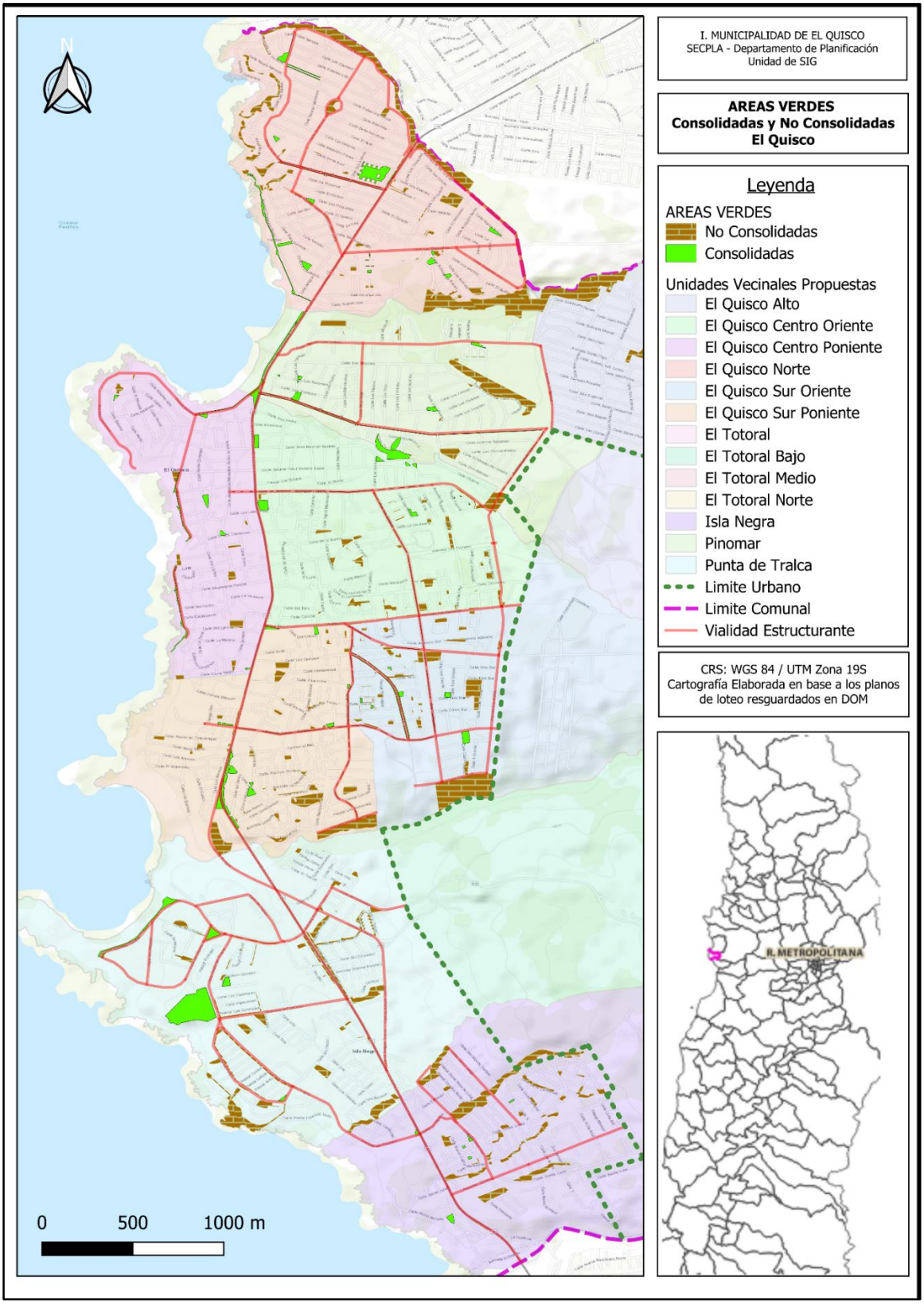


	Grande	Mediano	Pequeño
Tipo de Vía	Troncales, Colectores y Servicio	Servicio y Locales	Locales y Pasajes
Ancho Acera min	3m	2,5m	2,0m

Fuente: Ordenanza de Imagen Comunal de El Quisco (2020)

2.5.10 Plazas, áreas verdes consolidadas, semi y no consolidadas.

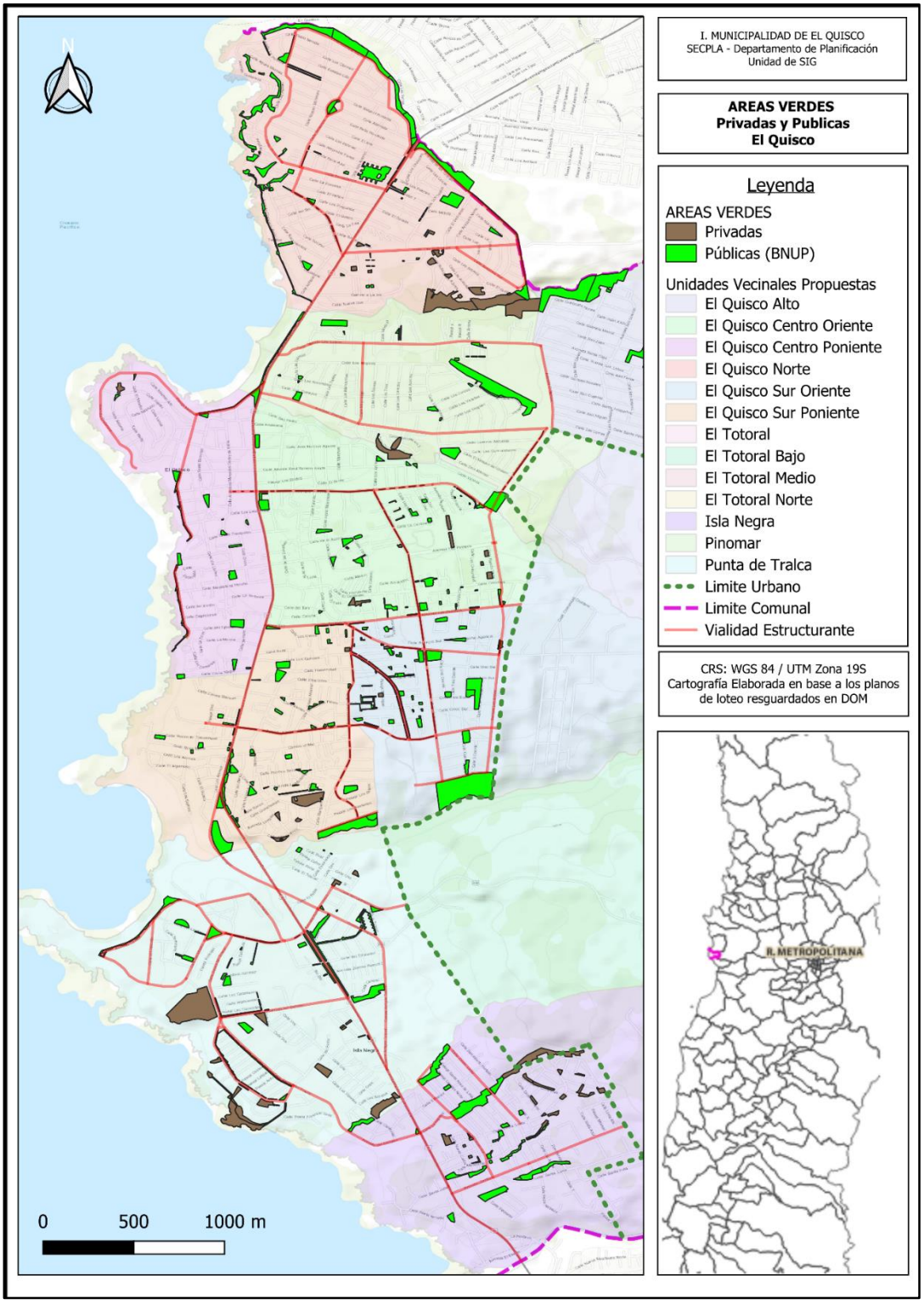
Figura 24: Áreas verdes consolidadas, semi consolidadas y no consolidadas de la comuna de El Quisco.



Fuente: Elaboración propia, con base en información de la DOM (2024)

En la figura 26, se puede visualizar que la mayoría de las áreas verdes que no están consolidadas, luego las áreas verdes semi consolidadas y finalmente, en menor medida, las áreas verdes consolidadas. Se cuenta un total de 88 áreas verdes consolidadas, sumando 15.5 hectáreas, mientras que las áreas verdes no consolidadas cuentan con un total de 73.6 hectáreas (413 áreas verdes).

Figura 25: Áreas verdes públicas y privadas de la comuna de El Quisco.

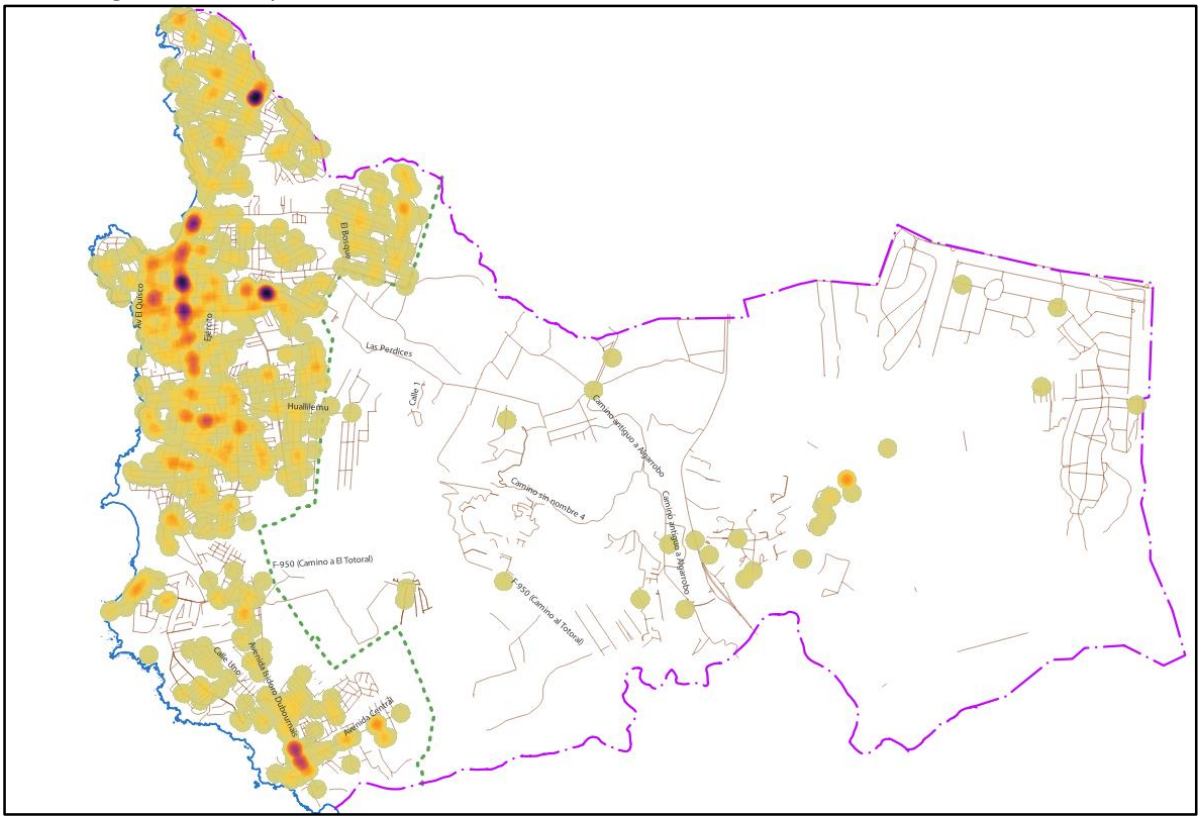


Fuente: Elaboración propia, con base en información de la DIMAO (2024).

Con respecto a las áreas verdes tipificadas como Bien Nacional de Uso Público (BNUP) y privadas, existe una mayor cantidad de áreas verdes públicas en comparación a áreas verdes privadas. La cantidad de áreas verdes BNUP es de 580, con un total de 869.552 metros cuadrados. Mientras que, la cantidad de áreas verdes privadas suma 140, con 354.914 metros cuadrados.

2.5.11 Seguridad pública

Figura 26: Hotspot delincuencia Quisco Centro-Quisco Alto comuna de El Quisco.



Fuente: Elaboración propia, con base en información de la D. Seguridad (2024).

En la cartografía, es posible observar un mapa de calor de los registros delictivos del año 2024. Al igual que los accidentes de tránsito, continua la tendencia en torno a la Av. Isidoro Dubournais. En estos, existe una clara concentración de hechos en el sector de Quisco Centro (Oriente y Poniente), en específico, en Playa Los Corsarios, la Plaza de Armas de la comuna y Avenida Francia

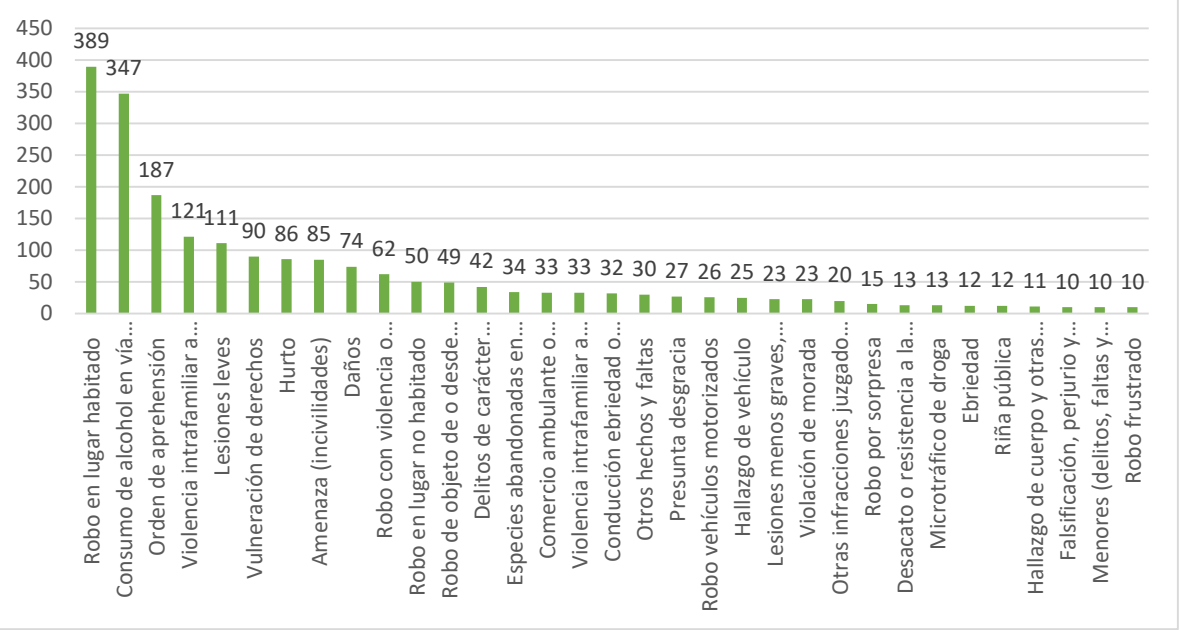
Con respecto a Quisco Sur, a diferencia de la gran concentración de delitos en Quisco Centro, acá aparecen más dispersos y en menor cantidad. Destacan los sectores de Avenida Tralcamahuida y Huallilemu, donde aparecen en menor concentración. Para el sector de Quisco Norte, destaca la alta concentración en las inmediaciones de la intersección de la avenida principal con Av. La Portada.

Con respecto a los sectores de Punta de Tralca e Isla Negra, presentan una menor cantidad de concentración y número de actos delictivos en comparación al resto de los sectores hasta ahora analizados. Gran parte de estos se concentra en los alrededores de la intersección de Avenida Central con Avenida Isidoro Dubournais, mientras que el resto de delitos se

manifiestan en la misma Avenida, y sus alrededores para el sector de Punta de Tralca, específicamente en las intersecciones con Avenida Punta de Tralca y la calle Del Escritor.

Para el sector de El Totoral, existe una concentración en el centro de la localidad, además de algunos hechos aislados en las cercanías de los accesos a las comunidades.

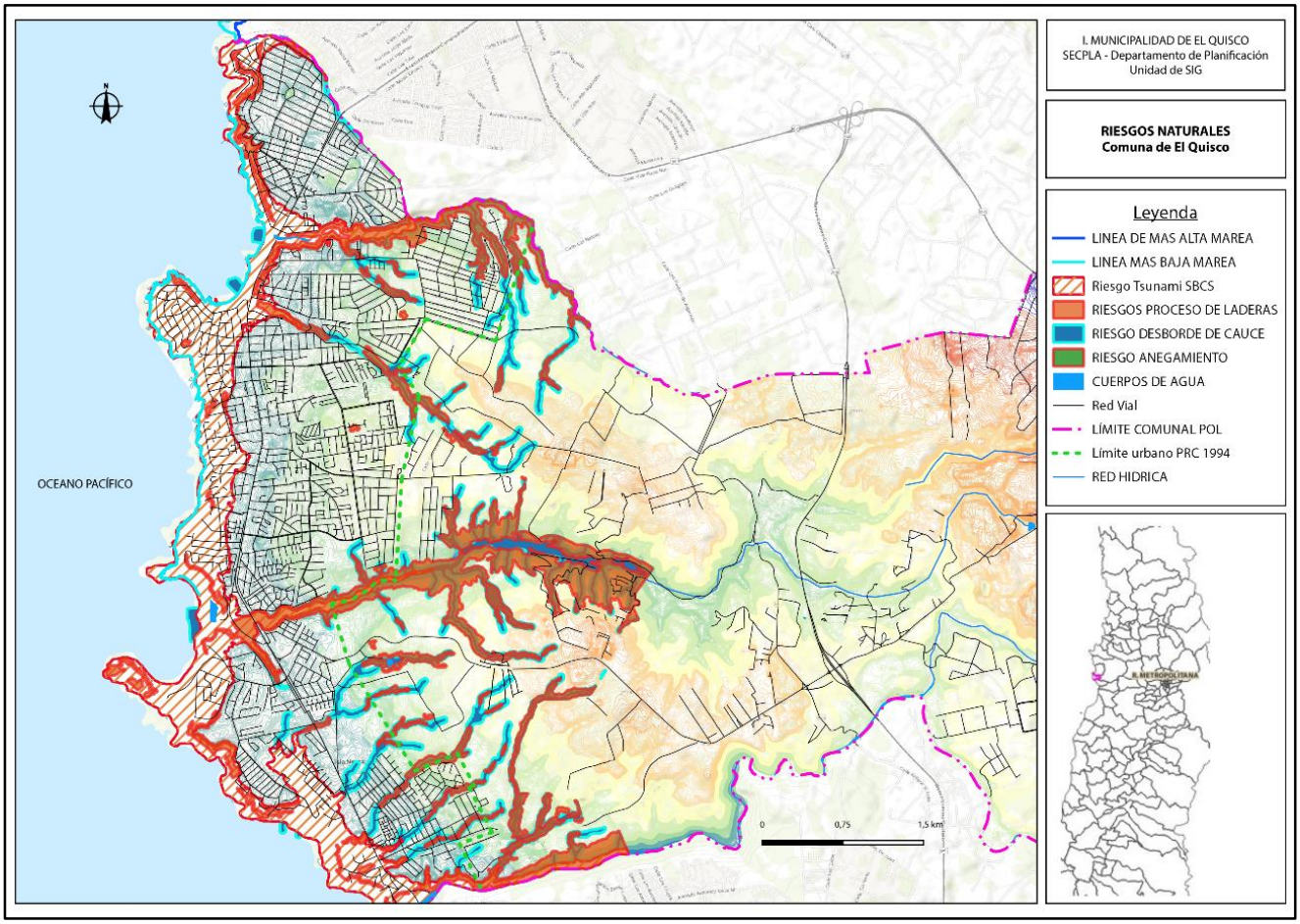
Gráfico 5: Casos policiales según delito, comuna de El Quisco.



Fuente: Elaboración propia, con base en información de la D. Seguridad (2024).

Como se puede apreciar en el gráfico 6, la mayor cantidad de delitos son los robos en lugar habitado, con un total de 389. Le siguen el consumo de alcohol en vía pública, con 347 casos. Orden de aprehensión se ubica en tercer lugar con un total de 187 casos, con una diferencia de 160 casos en comparación con los delitos de consumo de alcohol en la vía pública. En cuarto lugar, se ubica VIF en contra de mujeres, con 121 casos. Posteriormente le sigue Lesiones leves con 111 casos. El resto de los delitos se ubica por debajo de los 100 casos.

Figura 27: Riesgos naturales comuna de El Quisco.



Fuente: Oficina SIG 2025.Con base en diagnostico hecho para elaboración de PRC.

Respecto a los riesgos naturales, la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción, establece en su Artículo 2.1.17, 4 Áreas de Riesgo, las que se detallan en el siguiente cuadro:

AREAS DE RIESGO (O.G.U.C)		AMENZAS	FENOMENO DETONANTE	ORIGEN
Zonas Inundables o potencialmente inundables	Maremotos o tsunamis	Maremoto o Tsunami	Sismo	Geológico
	Proximidad a ríos, esteros, cursos de agua no canalizados.	Inundación o anegamiento	Precipitaciones intensas	Hidrometeorológico
	Proximidad a napa freática o pantanos.	Anegamiento		
Zonas propensas a avalanchas, rodados, aluviones o erosiones acentuadas.		Remoción en masa (coladas de barro; aluviones)	Sismo; precipitaciones intensas; Volcánico	Geológico Hidrometeorológico
Zonas con peligro de ser afectadas por actividad volcánica, ríos de lava o fallas geológicas.		Volcánica (caída de cenizas, flujos piroclasticos, flujos de lava)	Volcánico	

<table>
<tr><td colspan="2"></td><td>Fallas geológicas</td><td>Sismo</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">Zonas o terrenos con riesgos generados por actividad o intervención humana.</td><td>Suelos contaminados</td><td rowspan="2">Contaminación</td><td colspan="2" rowspan="3">Antrópico</td></tr>
<tr><td>Pasivos Ambientales</td></tr>
<tr><td>Incendios forestales</td><td>Estructuras</td></tr>
</table>

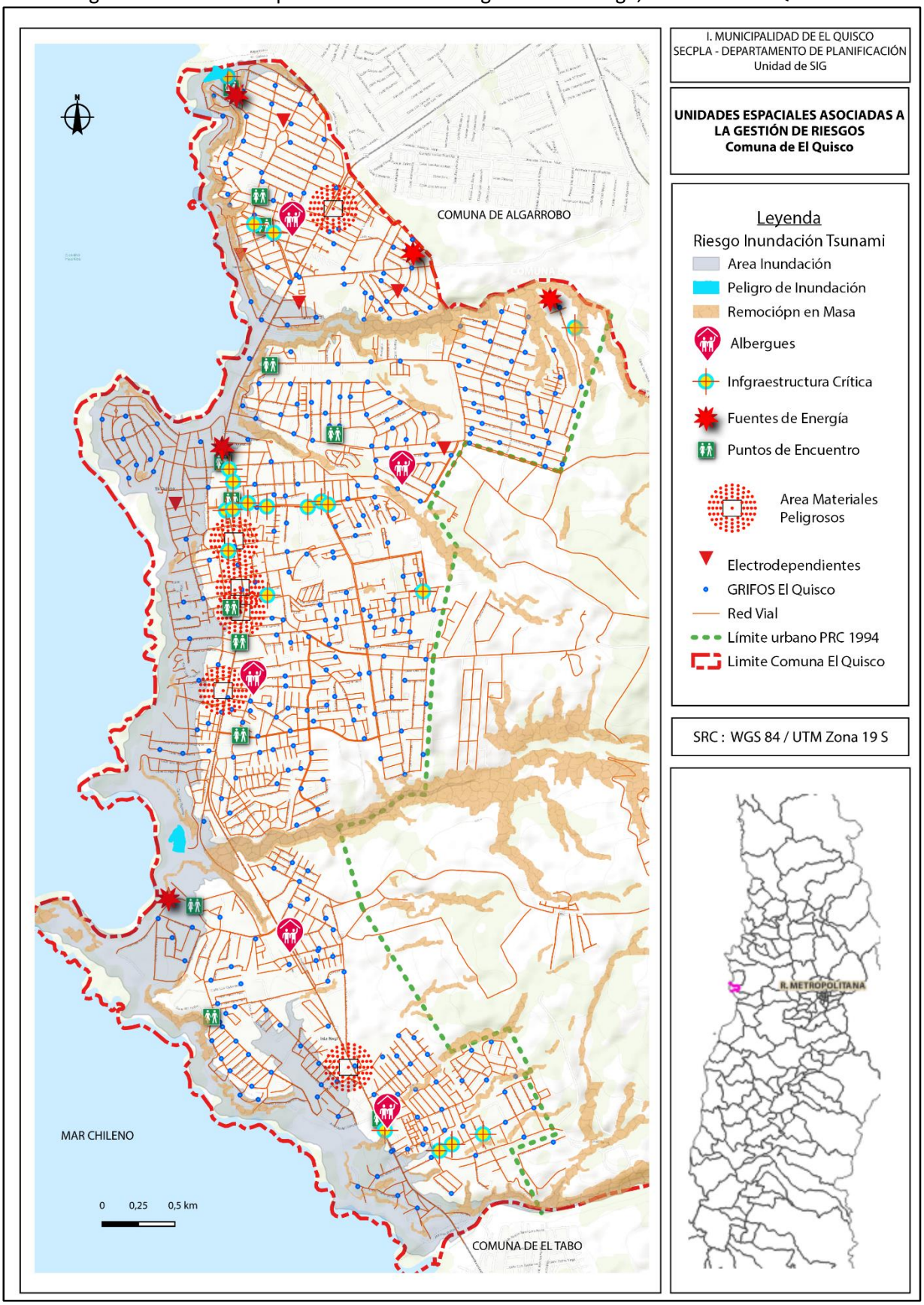
Fuente: Elaboración propia con base en Vanessa Ruggerio de Souza.

En lo que respecta a las Zonas Inundables o con potencial, gran parte del área urbana de la comuna está bajo la cota 30, (0.92% del total del área comunal y al 26,46% del área Urbana de esta) la zona segura de la comuna (sobre la cota 30) en la parte céntrica de la comuna (Entre la quebrada Pinomar por el norte y quebrada Totoral por el sur), se puede considerar como referencia a la Av. Isidoro Dubournais.

Referente a las zonas propensas a avalanchas, rodados, aluviones o erosiones acentuadas, corresponden a espacios que se extienden desde el borde costero hasta la zona alta de la comuna a través de las quebradas, en las que, pese a su acentuada pendiente, existen edificaciones habitacionales. En el territorio comunal, no existen áreas con riesgo por peligro de actividad volcánica, ríos de lava o fallas geológicas.

2.5.13 Riesgos

Figura 28: Unidades espaciales asociadas a la gestión del riesgo, comuna de El Quisco.



Fuente: Oficina SIG 2025, con base en información de la D. de Seguridad (2024).

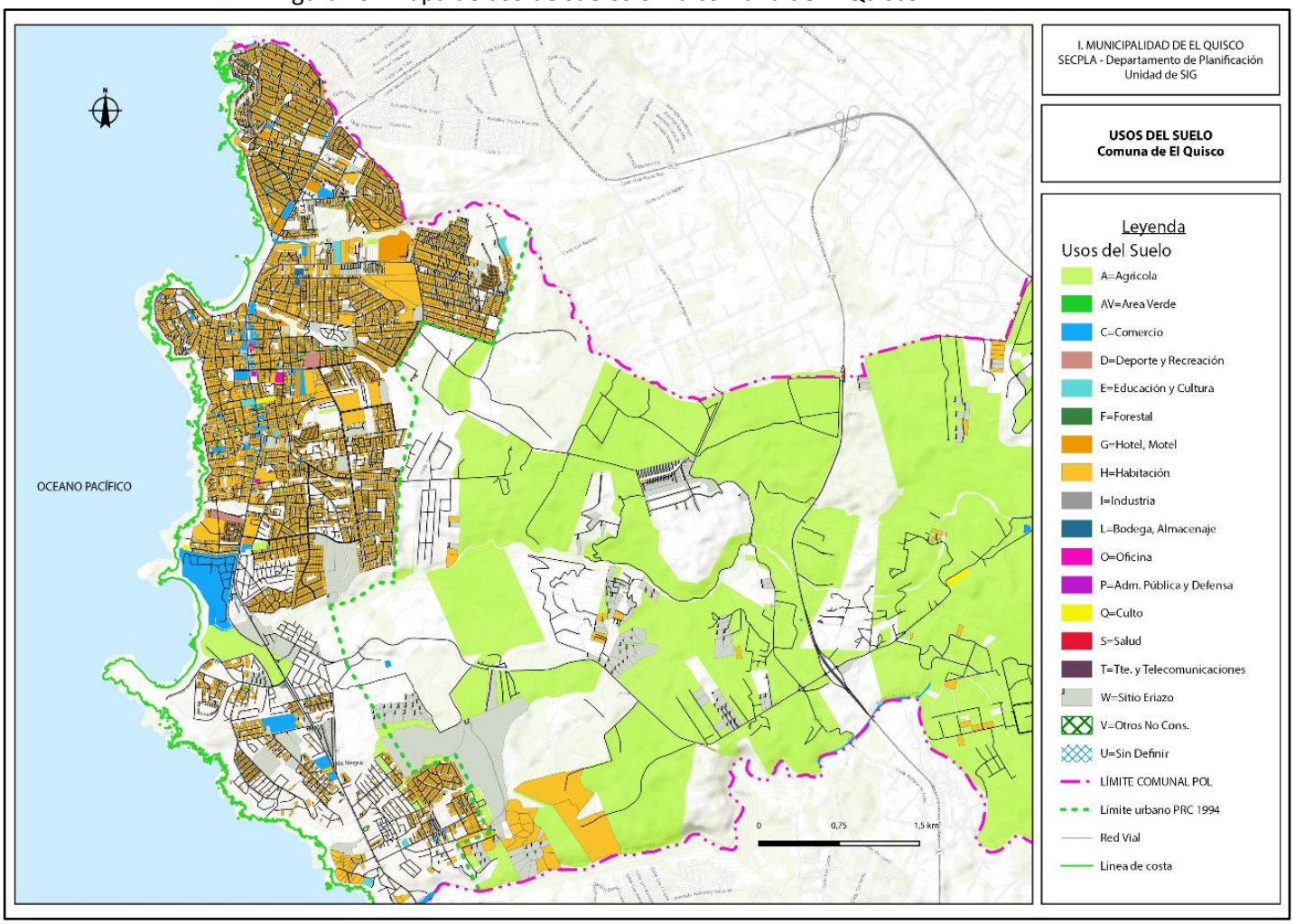
A primera vista, destaca la uniformidad en la distribución de grifos (Hidrantes de incendios). Con respecto a los riesgos en el territorio, existe presencia en el área de elementos peligrosos asociados a las estaciones de distribución de combustible (Una en el sector de Quisco Sur y la otra en la localidad de Isla Negra) además de los centros de distribución de gas en la comuna, ubicados: dos de ellas en Quisco Norte (intersección de Av. I. Dubournais con Peñablanca) cuatro ubicadas en el sector de Quisco Centro (3 en el eje de I. Dubournais y uno en el sector de los aromos)

Para el caso de los albergues, los colegios son el lugar definitivo para esto, sin embargo, algunas sedes sociales han sido identificadas como puntos de encuentro previo al traslado a Albergues. De todas formas, a excepción de El Quisco Norte y Punta de Tralca, los puntos de encuentro por riesgo de tsunami, se encuentran al oriente de la Avenida Isidoro Dubournais. No se aprecian zonas con riesgo de incendios.

2.5.14 Usos de suelo

Los usos de suelo del área urbana son en su mayoría habitacionales, especialmente de segunda vivienda; los usos de equipamientos, servicios y comercio se concentran a lo largo de la Avda. Isidoro Dubournais, generalmente al oriente de este eje, ya que al poniente el uso de suelo es casi exclusivamente residencial, aprovechando la cercanía al borde costero.

Figura 29: Mapa de uso de suelos en la comuna de El Quisco.

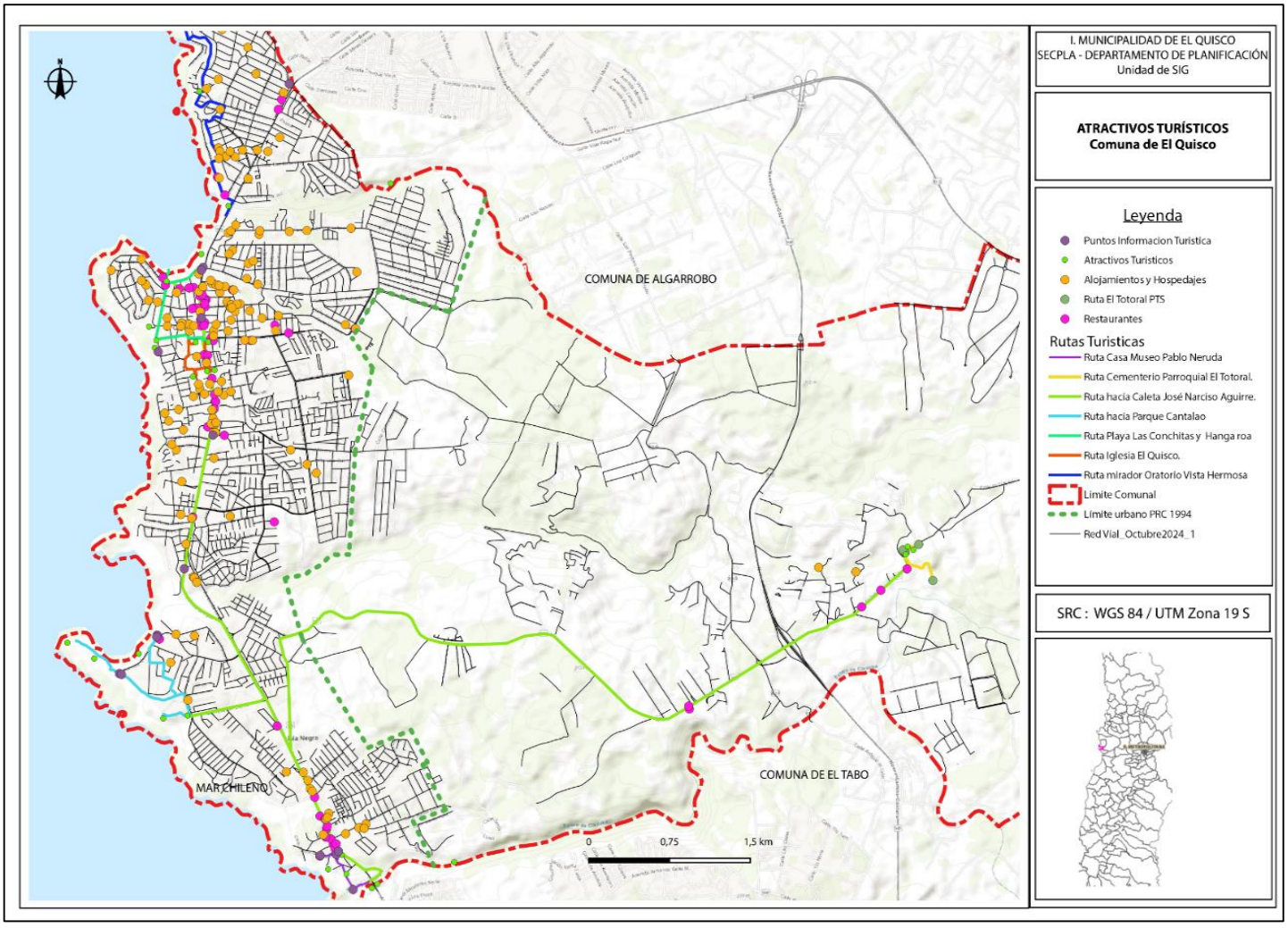


Fuente: Estudio Modificación del Plan Regulador (2019).

Destaca el elevado número de sitios eriazos en el sector de Zañartu y Punta de Tralca, lo cual, da cuenta de la falta de consolidación de estos sectores dentro del área urbana

2.5.15 Turismo

Figura 30: Mapa de atractivos turísticos.



Fuente: Elaboración propia, con base en información de la D. de Turismo (2024).

Con respecto a los puntos relevantes de turismo en la comuna, en cuanto a miradores, solo se visualizan en Quisco Norte, principalmente en el borde costero. De estos, se cuentan 4, mientras que en el sector de la Playa los Corsarios existe solo un mirador. Del mismo modo, el mapa anterior muestra que los atractivos turísticos se ubican principalmente en el borde costero. Con respecto a restaurantes y alojamientos, estos se concentran principalmente en el sector de Quisco Centro. Con respecto a “Descubriendo Inmuebles”, los puntos se ubican en Quisco Centro. Finalmente, en Isla Negra se encuentra cinco puntos asociados a “Huellas de Isla Negra”.

2.6 Análisis demográfico comunal

El presente análisis demográfico comunal aporta antecedentes relevantes de distinta índole para nutrir el diagnóstico para la elaboración del PIIMEP. Para ello, es importante considerar que las estimaciones presentadas se basan en proyecciones del CENSO 2017 hasta el año 2024, sin tomar en consideración los eventos de la pandemia por COVID-19, por lo que los datos podrían variar en comparación a los datos del CENSO 2024.

Varios de los datos estimados se calcularon basándose en proporciones del diagnóstico poblacional del PLADECO de la comuna. Entonces, para el análisis demográfico, debe asumirse que las proporciones mencionadas se mantendrían desde el año en el que se elaboró el PLADECO (2022) hasta la proyección del INE para el año 2024.

2.6.1 Distribución de densidades y segunda vivienda[12]

La distribución de densidades corresponde a la forma en que se concentra espacialmente la población dentro del área urbanizada de la comuna de El Quisco. La densidad habitacional urbana se mide en general por la cantidad de habitantes que residen en una hectárea, y se materializa en la morfología de la ciudad ya sea a través de la edificación en altura, que permite aumentar de residentes en una unidad espacial acotada, como a través de la materialización de predios pequeños, que también maximizan la cabida de habitantes para un suelo específico. En la comuna de El Quisco, la gran mayoría de la trama urbana se consolida mediante residencia en extensión, con muy pocos casos de edificación en altura; por esta razón, la densificación del área urbana se realiza eminentemente por atomización predial.

La información base respecto a la distribución de densidad por habitantes indica como zonas de alta densidad en general al sector de El Quisco norte, en torno al eje de Isidoro Dubournais y el límite con Algarrobo y el área céntrica de la comuna en torno a la Avenida Francia. En el sector centro-sur de El Quisco se ha consolidado un área residencial homogéneamente densa en torno a las calles Huallilemu y Los Cerrillos, aproximadamente. Del mismo modo, en el sector de Isla Negra se ha consolidado un entorno residencial mixto de mayor densidad que su entorno, principalmente en manzanas ubicadas al oriente de la Avenida Isidoro Dubournais.

En las imágenes, se presenta el mapa con la densidad habitacional medida en habitantes por hectárea (izquierda), y en paralelo se presenta un mapa con la densidad de viviendas por hectárea (derecha). Ambas cartografías se desarrollan a partir de la información de las manzanas levantada por el Censo de población y vivienda del año 2017. El mapa ratifica, dentro del área urbana, la estrategia de conformación de núcleos residenciales de alta densidad emplazados en condiciones periféricas a partir de iniciativas Estatales para brindar soluciones habitacionales. Esto es particularmente válido para las poblaciones en el extremo poniente de la Av. Tralcamahuida y aquellas en el extremo nororiente del área urbana, en torno a las calles Oro Negro y Montemar.

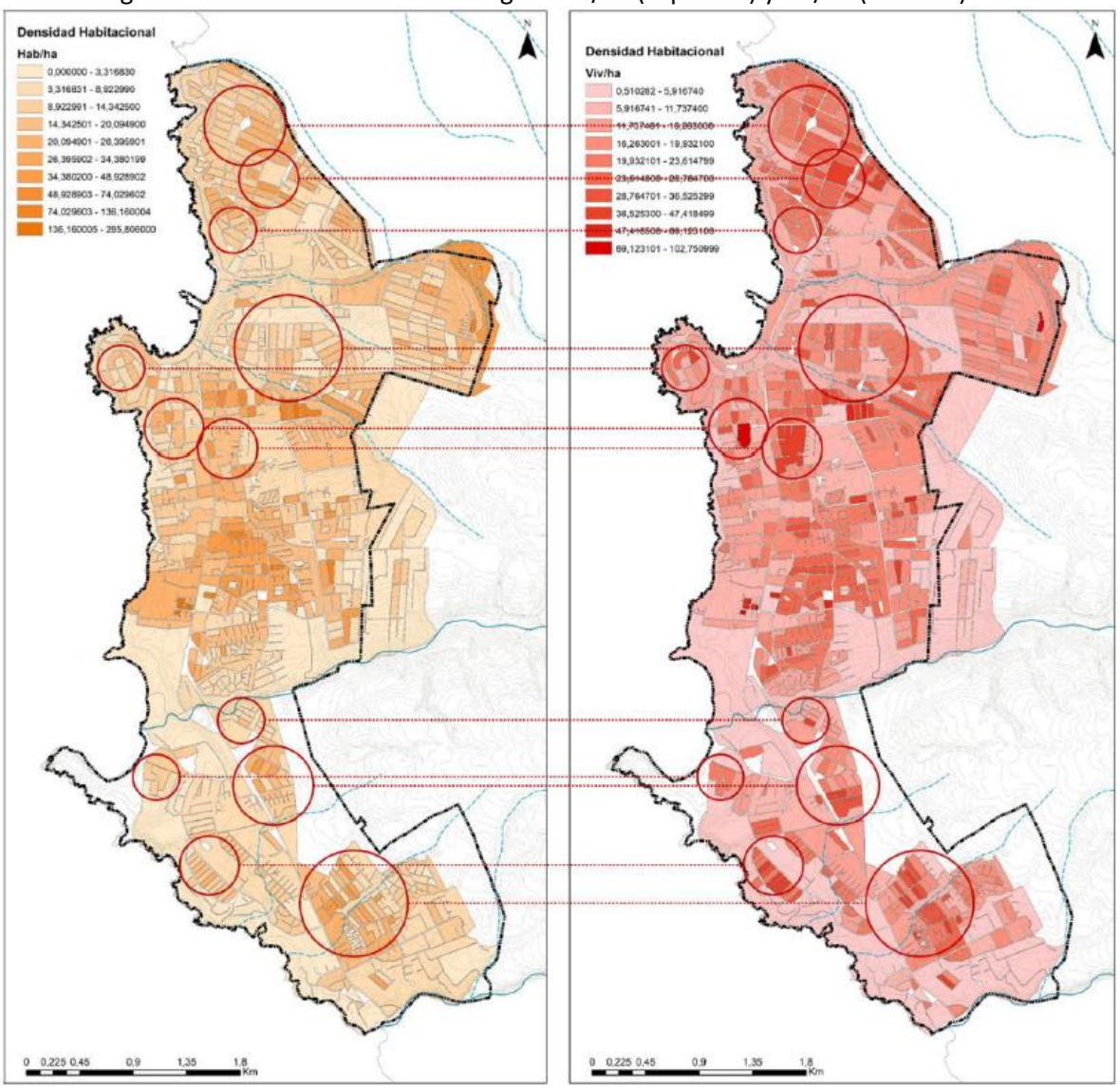
Además de evidenciar las áreas que mayormente concentran población, las imágenes permiten comparar la situación de concentración de habitantes por hectárea con la de viviendas por hectárea. La identificación de áreas con alta concentración de viviendas, pero baja

[12] La información de esta sección es obtenida desde el estudio para la actualización del Plan Regulador Comunal, realizado el año 2019.

concentración de residentes permite inferir la existencia de barrios donde existe una especialización funcional asociada a las segundas viviendas u otras formas de residencia estival.

Los círculos que identifican espacios de la ciudad en ambos mapas son aquellos que muestran de forma más precisa las áreas con mayor concentración de viviendas que de habitantes. En específico, estos núcleos potenciales de segundas viviendas se concentran de manera continua en el área del balneario en el sector norte del área urbana; de forma complementaria se verifica la conformación de un anillo que rodea al área céntrica de la comuna, en donde es posible constatar la concentración de estos sectores.

Figura 31: Densidad habitacional según hab/ha (izquierda) y viv/ha (derecha).



Fuente: Estudio Modificación Plan Regulador Comunal de El Quisco (2019).

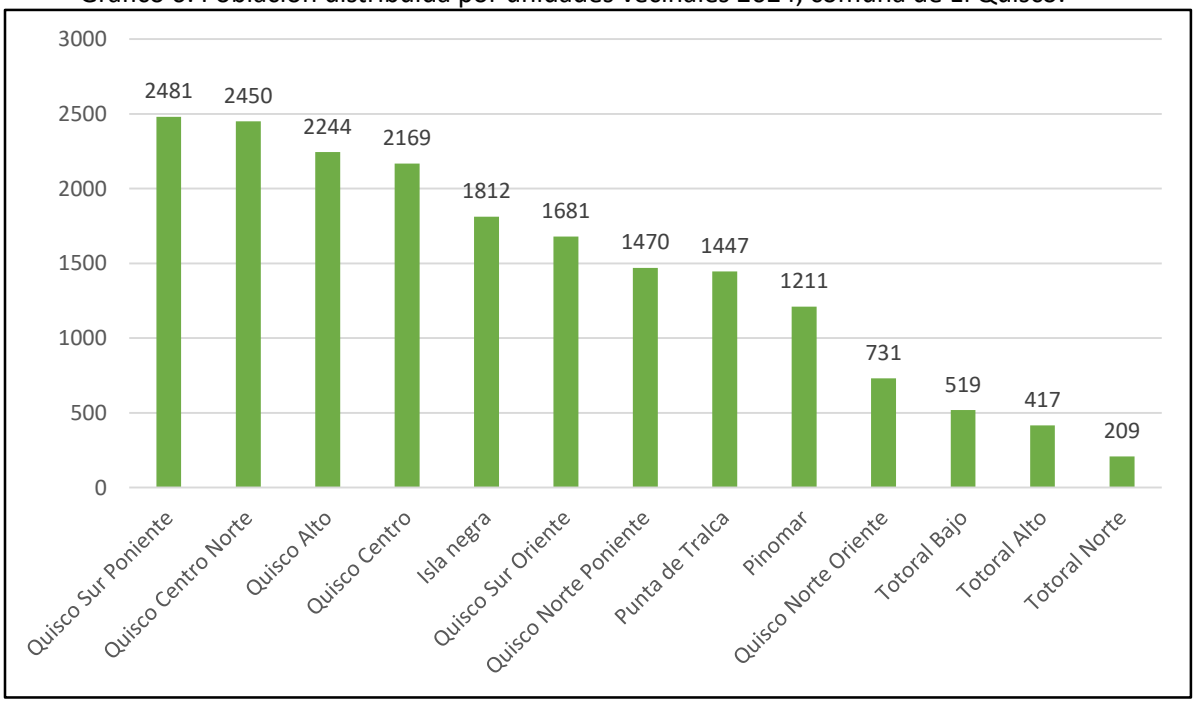
El área centro-sur de El Quisco corresponde a un espacio eminentemente residencial de nivel socioeconómico medio-bajo, loteado con predios pequeños, donde existe una relación equilibrada entre la concentración de población y la de vivienda. Además de la lejanía a las áreas céntricas consolidadas, este sector no cuenta con un acceso público de gran escala al borde costero, lo que permite suponer una menor presión por residencia estival turística.

En el sector de Isla Negra y Punta de Tralca se desarrollan de forma localizada núcleos posibles de asociar a residencia estival o turística, conformando por lo general núcleos específicos a modo de barrios con una trama urbana autónoma." (SURPLAN, 2019: 79-80)

2.6.2 Población por unidades vecinales

Para efectos de la planificación urbana, es importante considerar la distribución de la población por unidades vecinales. Esto da luces respecto al impacto sobre la población en la que se ubicarán los distintos proyectos propuestos en la cartera.

Gráfico 6: Población distribuida por unidades vecinales 2024, comuna de El Quisco.



Fuente: Elaboración propia, a partir de estimaciones del INE.

Tabla 21: Población distribuida por unidades vecinales 2024, comuna de El Quisco.

Zona	Población relativa estimada	Población absoluta estimada
Quisco Sur Poniente	13%	2481
Quisco Centro Norte	13%	2450
Quisco Alto	12%	2244
Quisco Centro	12%	2169
Isla Negra	10%	1812
Quisco Sur Oriente	9%	1681
Quisco Norte Poniente	8%	1470
Punta de Tralca	8%	1447
Pinomar	6%	1211
Quisco Norte Oriente	4%	731
Totoral Bajo	3%	519
Totoral Alto	2%	417
Totoral Norte	1%	209
Total	100%	18840

Fuente: Elaboración propia a partir de estimaciones del INE.

El gráfico permite visualizar la distribución de la población comunal en las unidades vecinales. Así, un 13% (2.481) de la población habita en Quisco Sur poniente y en Quisco Centro norte (2.450). 12% se encuentra en Quisco Alto (2.244) y en Quisco Centro (2.169). En Isla Negra un 10% (1.812). Un 9% habita en Quisco Sur oriente con 1.681 habitantes. Con un 8% de población, cada una, se encuentran las unidades vecinales Quisco Norte poniente y Punta de Tralca, con 1.470 y 1.447 habitantes respectivamente. Un 6% de la población se encuentra en Pinomar (1.211), mientras que un 4% se concentra en Quisco Norte oriente con 731 habitantes. Finalmente, la población del territorio del Totoral se subdivide de la siguiente manera: en Totoral bajo un 4% (519); en Totoral alto un 2% (417), y un 1% (209).

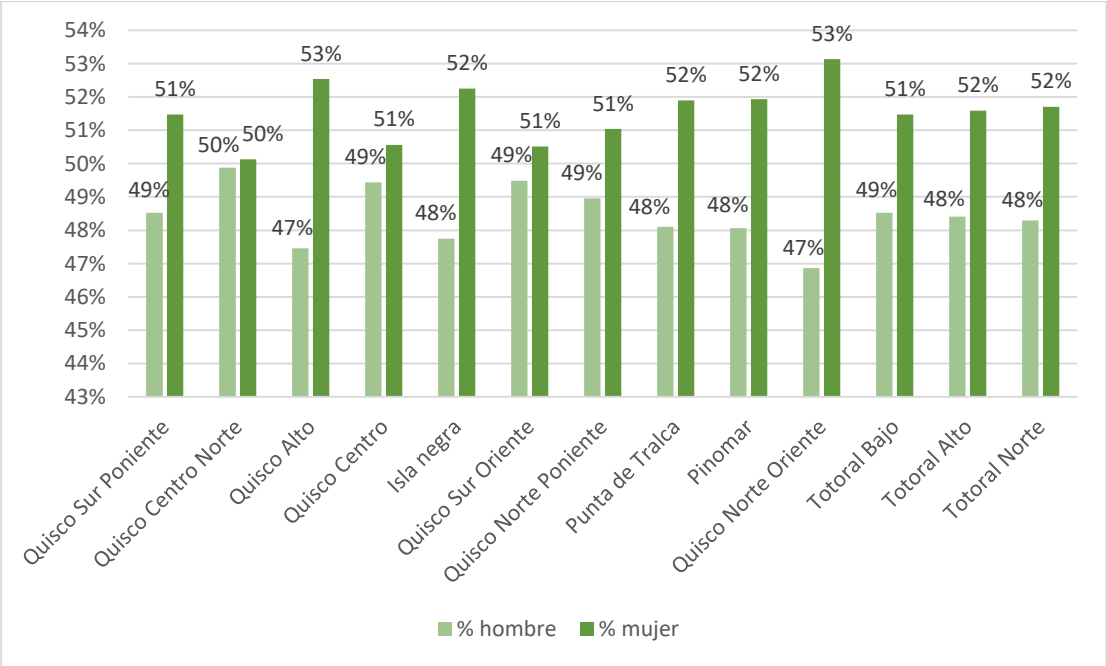
Comprendiendo estos datos en los grandes territorios comunales, se da cuenta que gran parte de la población de la comuna se concentra en Quisco Centro, específicamente, en las unidades vecinales: Quisco Centro Norte y Quisco Centro, sumando un 25% de la población total de la comuna. Le sigue Quisco Sur, con un 22%; luego Quisco Alto con un 12% (2.244), al igual que el territorio de Quisco Norte (2.201). Con un 10% sigue Isla Negra, luego Punta de Tralca con un 8%, Pinomar con un 6% y finalmente Totoral con un 6%.

Se da cuenta que en el gran sector que comprende: Quisco Norte, Quisco Alto, Eje Pinomar, Quisco Centro y Quisco Sur (77%), concentran la mayor cantidad de población de la comuna. Con una menor concentración se encuentran los territorios de Punta de Tralca e Isla Negra (18%). Finalmente, El Totoral (6%), territorio rural, cuenta con una población muy por debajo del resto de grandes sectores de la comuna.

2.6.3 Población por unidad vecinal y sexo

Parte importante de la planificación en todo nivel tiene que ver con la inclusión de la perspectiva de género en los análisis y diagnósticos. Dentro de la caracterización sociodemográfica, a continuación, se muestra la distribución de la población en cada una de las unidades vecinales, según su sexo.

Gráfico 7: Distribución porcentual de población según unidad vecinal y sexo 2024, comuna El Quisco.



Fuente: Elaboración propia a partir de estimaciones del INE.

Tabla 22: Distribución porcentual de población según unidad vecinal y sexo 2024, comuna El Quisco.

Zona	N° hombre	N° mujer	Total	% hombre	% mujer
Quisco Sur Poniente	1204	1277	2481	49%	51%
Quisco Centro Norte	1222	1228	2450	50%	50%
Quisco Alto	1065	1179	2244	47%	53%
Quisco Centro	1072	1097	2169	49%	51%
Isla negra	865	947	1812	48%	52%
Quisco Sur Oriente	832	849	1681	49%	51%
Quisco Norte Poniente	720	750	1470	49%	51%
Punta de Tralca	696	751	1447	48%	52%
Pinomar	582	629	1211	48%	52%
Quisco Norte Oriente	342	388	731	47%	53%
Totoral Bajo	252	267	519	49%	51%
Totoral Alto	202	215	417	48%	52%
Totoral Norte	101	108	209	48%	52%
Total	9.155	9.685	18.840	49%	51%

Fuente: Elaboración propia a partir de estimaciones del INE.

En primer lugar, se puede notar una predominancia de población femenina por sobre la masculina en todos los territorios (49% vs 51%), donde el mínimo es 50% y el máximo observado es de 53%. Es en Quisco centro norte en la que la población es de 50%/50%, mientras que en Quisco norte oriente y Quisco Alto se registra la mayor proporción de mujeres respecto a hombres, con un 53% versus un 47%.

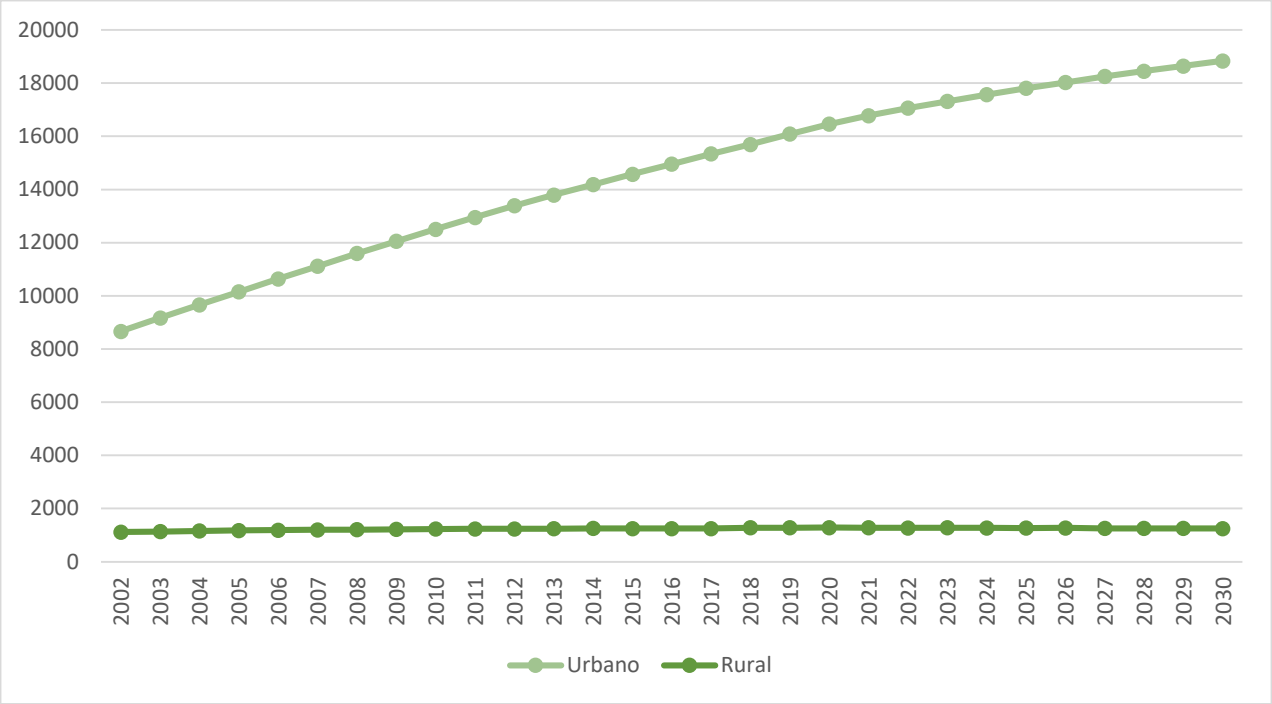
En cuanto a números absolutos, la mayor cantidad de mujeres se ubica en Quisco Sur poniente (1.277) que, a la vez, cuenta con la mayor concentración de habitantes en la comuna (2.481 habitantes). Por otro lado, el territorio que cuenta con menos población femenina es Totoral Norte, con 108 habitantes.

2.6.4 Población por tipo de zonificación

Considerando la distribución por unidades vecinales para el año 2024, es necesario realizar una proyección de la población urbano-rural a través de los años para detectar tendencias que puedan afectar la ejecución de los proyectos a proponer. Detectar tendencias del aumento poblacional según la zonificación comunal puede guiar proyectos a escala, que permitan satisfacer no solo la demanda actual, sino también, las necesidades que deberán ser resueltas en el corto, mediano y largo plazo.

El área urbana de la comuna corresponde a las unidades vecinales que involucran todo El Quisco (norte, alto, Pinomar, centro, sur), Isla Negra y Punta de Tralca. Mientras que la población rural comprende las unidades vecinales que componen El Totoral (alto, norte, bajo).

Gráfico 8: Evolución de población distribuida según zonificación (Urbano-Rural) 2002-2030, comuna El Quisco.



Fuente: Elaboración propia a partir de estimaciones del INE.

Tabla 23: Evolución de población distribuida según zonificación (Urbano-Rural) 2002-2030, comuna El Quisco.

Año	Urbano	Rural	Población Total	% urbano	% rural	% total
2002	8662	1119	9781	89%	11%	100%
2003	9170	1135	10305	89%	11%	100%
2004	9662	1160	10822	89%	11%	100%
2005	10150	1179	11329	90%	10%	100%
2006	10640	1187	11827	90%	10%	100%
2007	11116	1200	12316	90%	10%	100%
2008	11594	1205	12799	91%	9%	100%
2009	12051	1222	13273	91%	9%	100%
2010	12503	1232	13735	91%	9%	100%
2011	12949	1236	14185	91%	9%	100%
2012	13388	1237	14625	92%	8%	100%
2013	13792	1243	15035	92%	8%	100%
2014	14181	1254	15435	92%	8%	100%
2015	14576	1249	15825	92%	8%	100%
2016	14954	1247	16201	92%	8%	100%
2017	15337	1247	16584	92%	8%	100%
2018	15697	1282	16979	92%	8%	100%
2019	16085	1282	17367	93%	7%	100%
2020	16459	1283	17742	93%	7%	100%
2021	16778	1278	18056	93%	7%	100%
2022	17061	1273	18334	93%	7%	100%
2023	17314	1279	18593	93%	7%	100%

2024	17565	1275	18840	93%	7%	100%
2025	17807	1266	19073	93%	7%	100%
2026	18022	1274	19296	93%	7%	100%
2027	18251	1257	19508	94%	6%	100%
2028	18453	1256	19709	94%	6%	100%
2029	18646	1254	19900	94%	6%	100%
2030	18834	1247	20081	94%	6%	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de estimaciones del INE.

Lo primero que se hace evidente en el Gráfico N°2 es el incremento sostenido de la población, registrándose un total de 9.781 de habitantes para el año 2002 de las que un 89% corresponde a población urbana y un 11% a población rural; un total de 16.584 para el año 2017, que corresponde al último CENSO realizado, donde el 92% corresponde a urbana y un 8% a población rural.

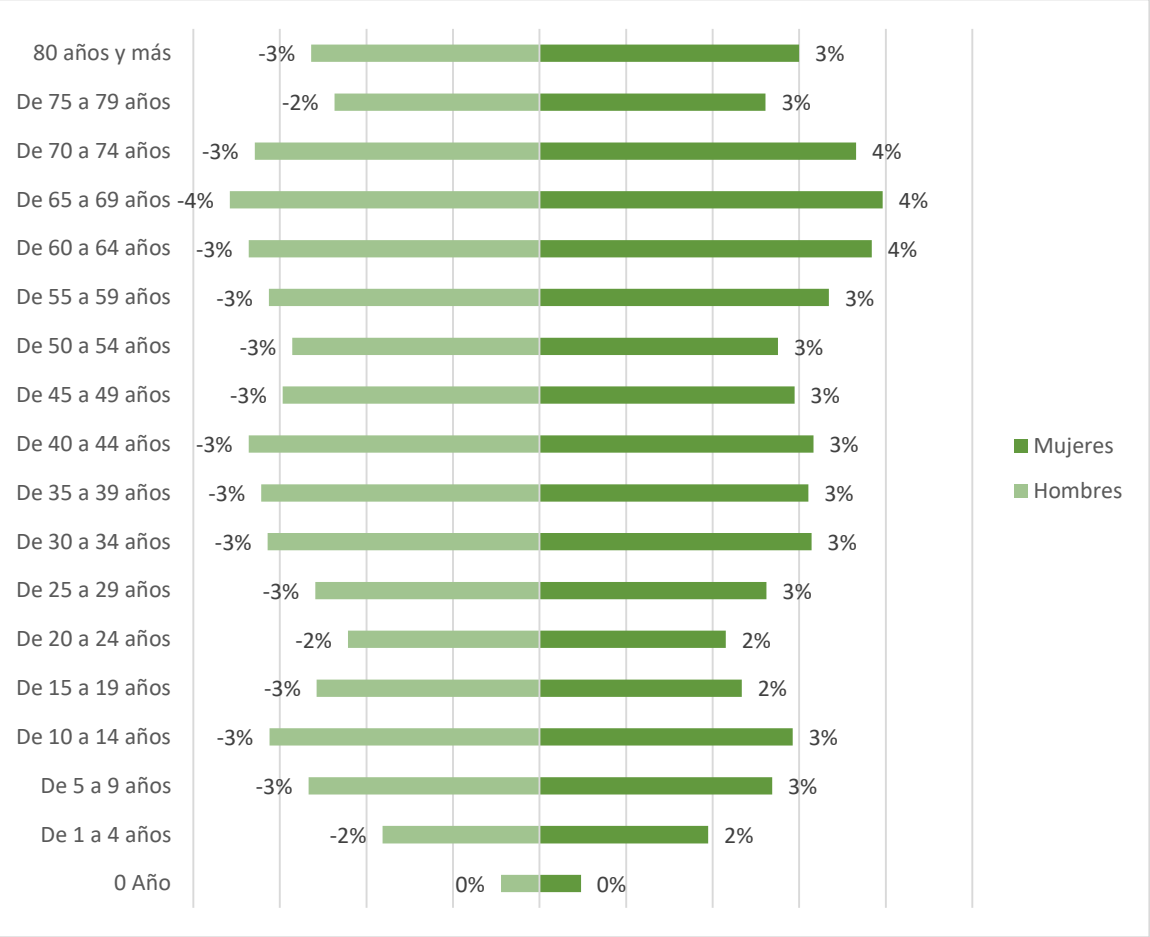
Según las proyecciones del INE, para el año 2024, contaríamos con una población total de 18.840, donde el 97% corresponde a población urbana y 3% a población rural. Las proyecciones pueden extenderse al año 2030, donde un total de 18.834 corresponde a población urbana (94%), y 1.247 habitantes, a población rural (6%).

Se da cuenta de un aumento sostenido de la población urbana, desde 8.662 habitantes en 2002, hasta 17.565 en 2024, y finalmente un 18.834 en 2030. Esto es, un aumento de 10.172 habitantes entre los años 2002 (89%) a 2030 (94%) (aumento de 5 puntos porcentuales en relación a la población rural).

Mientras tanto, la población rural se mantiene relativamente estable. Desde 2002 (11%) a 2030 (6%) se registra una disminución de 5 puntos porcentuales en relación a la población urbana. Especificando: en 2002 se registra un total de 1.119 habitantes en la zona rural y en 2017 (CENSO), 1.247 habitantes. Según las proyecciones del INE, para 2024 un total de 1.275 personas habitarían en zona rural, y en 2030, 1.247. De este modo, se da cuenta de un aumento de 128 personas habitando en la zona rural.

2.6.5 Pirámide poblacional

Gráfico 9: Pirámide poblacional comuna El Quisco 2024.



Fuente: Elaboración propia, a partir de estimaciones del INE.

Tabla 24: Distribución de población femenina y masculina según rangos etarios comuna El Quisco, año 2024.

Rango etario	Hombres	Mujeres	Porcentaje Hombres	Porcentaje Mujeres	Total
0 años	84	90	48%	52%	174
De 1 a 4 años	342	367	48%	52%	709
De 5 a 9 años	503	506	50%	50%	1009
De 10 a 14 años	588	551	52%	48%	1139
De 15 a 19 años	485	440	52%	48%	925
De 20 a 24 años	417	405	51%	49%	822
De 25 a 29 años	488	494	50%	50%	982
De 30 a 34 años	592	592	50%	50%	1184
De 35 a 39 años	606	585	51%	49%	1191
De 40 a 44 años	633	596	52%	48%	1229
De 45 a 49 años	559	555	50%	50%	1114
De 50 a 54 años	538	519	48%	52%	1057
De 55 a 59 años	589	630	48%	52%	1219
De 60 a 64 años	633	723	47%	53%	1356

De 65 a 69 años	674	747	47%	53%	1421
De 70 a 74 años	620	689	47%	53%	1309
De 75 a 79 años	446	492	47%	53%	938
80 años y más	497	565	47%	53%	1062
TOTAL	9294	9546	49%	51%	18840

Fuente: Elaboración propia a partir de estimaciones del INE.

Del análisis del gráfico y la tabla, es posible notar que según las proyecciones del INE existiría para 2024 una mayor población de mujeres con un 51% (9.546) por sobre hombres con un 49% (9.294), con una diferencia de 252 habitantes. Por otro lado, debe notarse que no existe una diferencia significativa entre las proporciones de mujeres y hombres según el tramo etario al observar la pirámide poblacional en su totalidad.

Analizando la pirámide poblacional podemos observar que existen tres picos de población que se encuentran en los rangos etarios de los 65 a 69 años (1.397) con una población de 674 (47%) hombres y 747 (53%) mujeres; 40 a 44 años (1.229), con 633 (52%) hombres y 596 (48%) mujeres; y en el tramo de los 10 a 14 años (1.139 habitantes) con 588 (52%) hombres y 551 (48%) mujeres. Se destaca que el rango etario con mayor población es el de 65 a 69 años, seguido por el del tramo de 40 a 44 años y por último el de 10 a 14 años.

Con respecto a los valles, o tramos etarios con menos cantidad de población entre los picos, se destacan cuatro, según las estimaciones del INE. En primer lugar, los 0 años con un total de 174 personas, 84 (48%) hombres y 90 (52%) mujeres. Luego, el tramo etario de los 20 a 24 con 822 habitantes, 417 (51%) hombres y 405 (49%) mujeres. El tramo etario de 50 a 54 años cuenta con una población de 1.057 personas, siendo 538 (48%) hombres y 519 (52%) mujeres. Por último, se encuentra la población entre los 75 a 79 años con un total de 938 habitantes; con 446 (47%) hombres y 492 (53%) mujeres. Destaca que el tramo etario con menor cantidad de personas sería el de los 0 años, seguida por el tramo de 20 a 24 años.

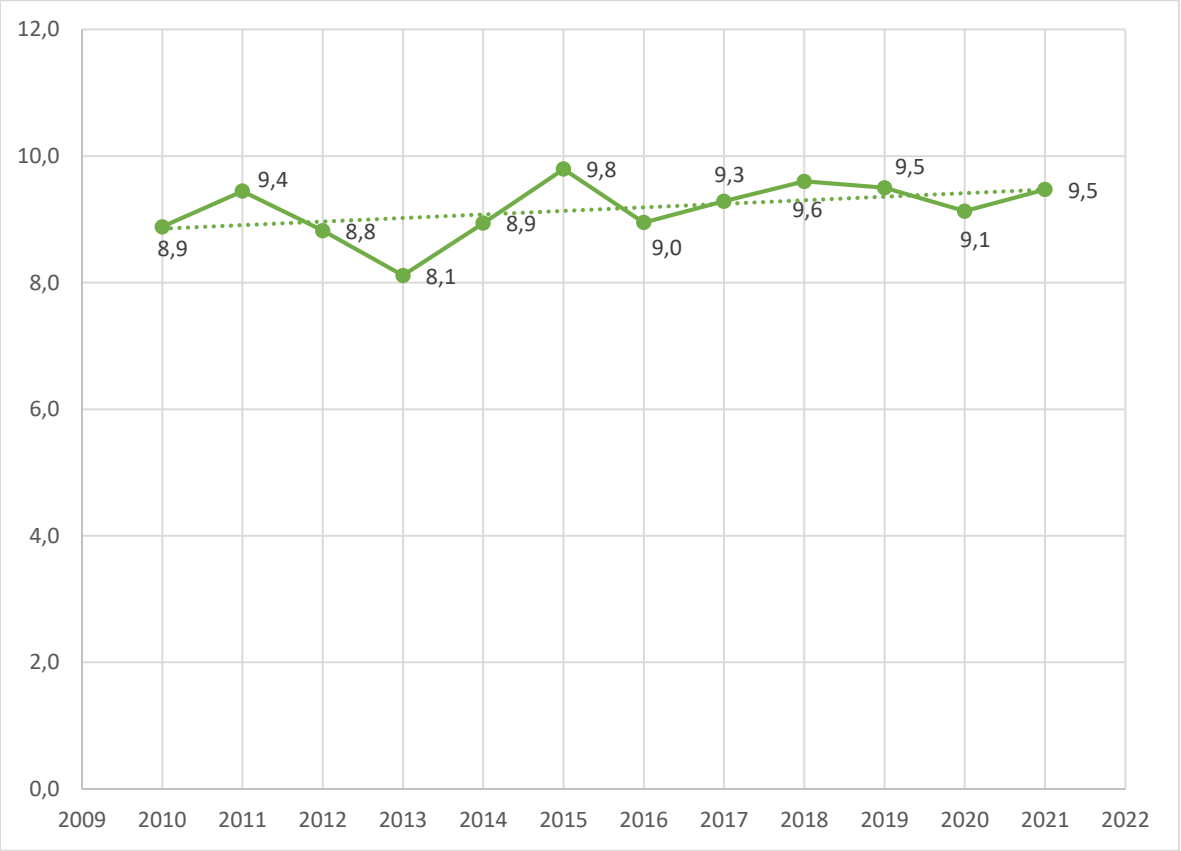
Analizando los grandes grupos etarios se puede considerar lo siguiente: la población de personas mayores (60 años y más) suma un total de 6.086 habitantes con 2.870 (47%) hombres y 3.216 (53%) mujeres. La población adulta, desde los 30 años a los 59 años (excluyendo personas mayores y las juventudes), alcanza los 6.994 habitantes, los cuales 3.517 (50%) corresponden a hombres y 3.477 (50%) a mujeres dando cuenta de una población femenina envejecida. La población joven (desde los 15 a los 29 años) concentra un total de 2.729, los cuales 1.390 (51%) serían hombres y 1.339 (49%) a mujeres. Finalmente, la población correspondiente a las niñeces, desde los 14 años y menos edad, cuenta con un total de 3.031 personas: de estos 1.517 (50%) serían hombres y 1.514 (50%) a mujeres.

De las estimaciones anteriores es posible calcular la población laboralmente activa e inactiva. Considerando que las edades que engloban la población laboralmente inactiva incluyen los grupos etarios de 0 a 14 años y de 60 y más años, el total de esta población es de 9.117, donde 4.387 (48%) serían hombres y 4.730 (52%) mujeres. Así, la población laboralmente activa (de 15 a 59 años) corresponde a 9.723, con 4.907 (50%) hombres y 4.816 (50%) mujeres.

Se puede dar cuenta en general, de una tendencia hacia el envejecimiento de la población, junto con un descenso relativo de la tasa de natalidad en los últimos 10 años.

2.6.6 Tasa de natalidad.

Gráfico 10: Tasa de natalidad comuna El Quisco 2010-2021.



Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas vitales INE.

Tabla 25: Tasa de natalidad comuna El Quisco 2010-2021.

Año	Nacimiento	Población total	Tasa natalidad
2010	122	13735	8,9
2011	134	14185	9,4
2012	129	14625	8,8
2013	122	15035	8,1
2014	138	15435	8,9
2015	155	15825	9,8
2016	145	16201	9,0
2017	154	16584	9,3
2018	163	16979	9,6
2019	165	17367	9,5
2020	162	17742	9,1
2021	171	18056	9,5

Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas vitales INE.

Antes de comenzar el análisis, cabe mencionar que solo se pudieron obtener datos de las estadísticas vitales del INE hasta el año 2021.

Analizando por año, se puede observar una tasa de natalidad de 8.9 puntos para el año 2010, con 122 nacimientos y una población total de 13.735. Para el año 2011 se observa un aumento de la tasa de natalidad, que llega a los 9.4 puntos, con 134 nacimientos y una población

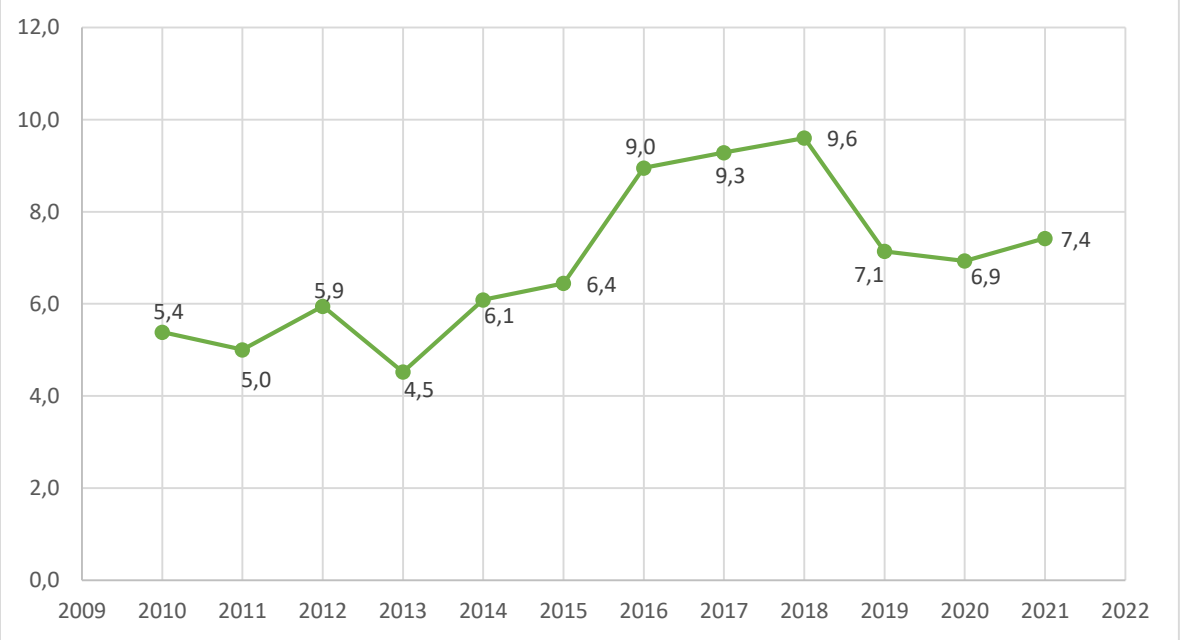
de 14.185. El año 2012 registra 129 nacimientos, una población de 14.625 personas y un decrecimiento de la tasa de natalidad de 8.8. El año 2013 se registran 122 nacimientos, una población de 15.035, y nuevamente un decrecimiento de la tasa de natalidad a un 8.1 en comparación al año 2012. El año 2014 la población total alcanza los 15.435 habitantes, 138 nacimientos y un aumento a una tasa de natalidad de 8.9 con respecto al año 2013. El año 2015 la tasa de natalidad aumenta en 0.9 respecto del año anterior, alcanzando 9.8 puntos (considerando una población total de 15.825 y 155 nacimientos). El año 2016 registró 145 nacimientos y una población de 16.201. Para este año, la tasa de natalidad disminuye 0.8 puntos respecto al año 2015 (9.0). El año 2017 contó con el nacimiento de 154 personas, una población total de 16.584 habitantes y una tasa de natalidad de 9.3 puntos, lo que significa un incremento de 0.3 puntos con respecto al año 2016. El año 2018 muestra un aumento de 0.3 puntos en la tasa de natalidad en comparación con el año 2017 (9.6), una población total de 16.979 y 163 nacimientos. Para el año 2019, la población total aumenta a 17.367, la cantidad de nacimientos registrados es de 165 y la tasa de natalidad cae en 0.1 puntos respecto del año 2018 llegando a 9.5. El año 2020 la población llega a 17.742, los disminuyen a 162 al año, y la tasa de natalidad baja hasta 9.1. Finalmente, el año 2021 registra una población de 18.056 habitantes, 171 nacimientos y un incremento de 0.4 puntos en la tasa de natalidad, en comparación con el año anterior, llegando a una tasa de 9.5 puntos.

El año con mayor cantidad de nacimientos según los datos recopilados fue el año 2021, con 171 nacimientos. Mientras tanto, el año con menor cantidad de nacimientos fue el año 2013 y 2010 con 122 nacimientos.

En los años anteriores (2010-2015), puede observarse un aumento desde 8.9 en 2010 a 2011 con un 9.4, para luego caer 1,3 puntos en 2013 (8.1). Desde el 2013 a 2015 la tasa de natalidad aumentó 1.7 puntos. Se puede dar cuenta de una tendencia al crecimiento de la tasa de natalidad en la comuna, más o menos estable desde el año 2016 en adelante, manteniéndose en el rango de una tasa de 9 a 9,5.

2.6.7 Tasa de mortalidad

Gráfico 11: Tasa de mortalidad comuna El Quisco 2010-2021.



Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas vitales INE.

Tabla 26: Tasa de mortalidad comuna El Quisco 2010-2021.

Año	Defunciones totales	Población total	Tasa de mortalidad
2010	74	13735	5,4
2011	71	14185	5,0
2012	87	14625	5,9
2013	68	15035	4,5
2014	94	15435	6,1
2015	102	15825	6,4
2016	145	16201	9,0
2017	154	16584	9,3
2018	163	16979	9,6
2019	124	17367	7,1
2020	123	17742	6,9
2021	134	18056	7,4

Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas vitales INE.

Al observar la evolución de la tasa de mortalidad a través de los años, notamos que, para el año 2010, esta es de 5.4 puntos, y 74 defunciones. El año 2011 tanto la cantidad de defunciones y la tasa de mortalidad disminuyen un 5.0 y 71, respectivamente. Para el año 2012, la tasa de mortalidad aumenta 0.9 puntos en comparación al año anterior, alcanzando un 5.9, mientras que las defunciones aumentan a 87 con respecto al año anterior. El año 2013, la tasa de mortalidad y la cantidad de defunciones disminuyen en comparación al año 2012, con una tasa de 4.5 (disminución de 1.4 puntos) y 68 defunciones. El año 2014 las defunciones aumentan a 94 en comparación al año 2013 y la tasa de mortalidad llega a 6.1 respecto del mismo año. Posteriormente, se produce un aumento de 0.3 puntos en la tasa de mortalidad desde el 2014 al 2015, con 6.4 puntos, y un total de 102 defunciones. El año 2016, se registran 145 defunciones, y una tasa de mortalidad de 9.0 (aumento de 2.6 puntos). Para el 2017 se registran 154 defunciones, y una tasa de mortalidad de 9.3, aumentando ambas en comparación al año 2016. El año 2018 se produce un aumento de 0.3 puntos en la tasa de mortalidad, llegando a 9.6 en comparación al año anterior, y un total de 163 defunciones. El año 2019 cuenta con una tasa de mortalidad de 7.1 (una diferencia de 2.5 puntos respecto del año anterior). Para este año, se registran 124 defunciones. Posteriormente, en el año 2020 se registran 123 defunciones, y una tasa de mortalidad de 6.9. Por último, el año 2021 las defunciones alcanzan la cifra de 134 y se registra una tasa de mortalidad 7.4.

Desde los años 2010 al 2021 el año con el menor registro de defunciones es el 2013, con 68, y una tasa de mortalidad de 4.5. Por otra parte, la mayor cantidad de defunciones fueron registradas el año 2018, con un total de 163, y una tasa de mortalidad de 9.6.

En términos generales, desde los años analizados, existe una tendencia al aumento de la tasa de mortalidad, desde 5.4 el 2010 a 7.4 el 2021. Sin embargo, también se observan dos eventos en los que se produce una disminución y posterior aumento considerable en la tasa de mortalidad en el rango observado. En primer lugar, se da cuenta de una reducción desde 5.4 el 2010 a 4.5 el 2013, para luego comenzar un aumento progresivo, que llega a su peak el año 2019 con una tasa de mortalidad de 9.6. Luego de eso, la tasa disminuye para, posteriormente comenzar un aumento con una tendencia relativamente estable, hasta llegar a 7.4 el 2021.

2.6.8 Tasa de crecimiento poblacional

Gráfico 12: Tasa de crecimiento poblacional comuna El Quisco 2011-2030.

Fuente: Elaboración propia a partir de estimaciones del INE.

Tabla 27: Tasa de crecimiento poblacional comuna El Quisco 2011-2030.

Año	Tasa crecimiento poblacional
2030	0,9
2029	1,0
2028	1,0
2027	1,1
2026	1,2
2025	1,2
2024	1,3
2023	1,4
2022	1,5
2021	1,7
2020	2,1
2019	2,2
2018	2,3
2017	2,3
2016	2,3
2015	2,5
2014	2,6
2013	2,7
2012	3,0
2011	3,2

Fuente: Elaboración propia a partir de estimaciones del INE.

Al revisar el gráfico y la tabla, se da cuenta de una tendencia a la disminución de manera progresiva de la tasa de crecimiento poblacional de la comuna. Comenzando por 2012, con una tasa de 3.0; en 2013, con 2.7; 2014 con 2.6; 2015 con 2.5; de 2016 a 2018 con un 2.3. En el gráfico, esta estabilización de la tasa de crecimiento poblacional es visible hasta el año 2020 (2.1),

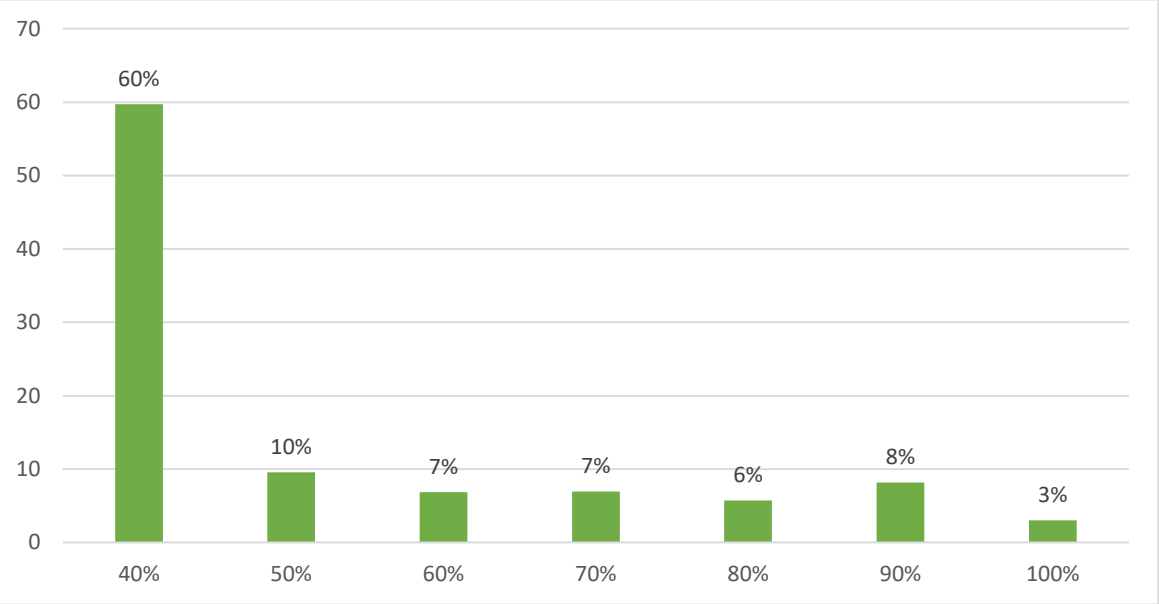
en el que luego retoma la tendencia más o menos lineal hacia la disminución que mantenía hasta el año 2016. La tasa de crecimiento sigue cayendo entonces, con un 1.7 en 2021; 1.5 en 2022; 1.4 en 2023 y un 1.3 en 2024.

Desde el 2024 hasta el 2030 se sigue proyectando una caída sostenida de la tasa de natalidad, donde, para el año 2025 y 2016 llega a 1.2; en 2017 a 1.1; en 2028 y 2029 a 1.0, y finalmente en 2030 a 0.9. Así, puede verse un decrecimiento de 2.1 puntos de la tasa de crecimiento poblacional, desde 2010 a 2030.

La disminución de la tasa de crecimiento poblacional suele estar asociada a la disminución de la tasa de natalidad y el envejecimiento de la población. También es importante considerar que debido a factores económicos y culturales se produce un decrecimiento de las estructuras familiares, en las que la cantidad de hijos/as que las familias proyectan tener comienza a decrecer.

2.6.8 Registro Social de Hogares

Gráfico 13: Distribución porcentual de población según Registro Social de Hogares 2024.



Fuente: Elaboración propia a partir de Registro Social de Hogares.

Tabla 28: Distribución porcentual de población según Registro Social de Hogares 2024.

Tramo RSH	N° personas por tramo	Porcentaje personas por tramo
40%	6837	60%
50%	1096	10%
60%	787	7%
70%	794	7%
80%	656	6%
90%	934	8%
100%	345	3%
Total	11449	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de Registro Social de Hogares.

En primer lugar, se puede observar que para 2024 la cantidad de hogares con un RSH (11.449) difiere de la población proyectada por el INE para el 2024 (18.840), con una diferencia de 7.391 habitantes. Esto puede explicarse ya entendiendo que no toda la población de la comuna cuenta con un registro social de hogares, por lo que el número total es menor a la población actual proyectada según el INE.

Más de la mitad de la población que cuenta con el registro social de hogares en la comuna (60%), está en el 40% más pobre, mientras que la suma del resto de grupos suma solo un 40%. El porcentaje con menor cantidad de población es el 100%, con un 3%. Con un 10% se ubica la población del grupo del 50% más pobre. Luego, el 60% le corresponde un total de 7%, al igual que el grupo del 70%. Con un 6% de la población, se encuentra el grupo del 80%. Con respecto a la población con un registro social de hogares del 90%, esta es del 8%.

Segunda parte: Sistematización de información primaria

2.7 Talleres territoriales y focales plan comunal de inversión de infraestructura de movilidad y espacio público (PIIMEP)

2.7.1 Metodología de talleres

Introducción

El Plan Comunal de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) es un instrumento de inversión de mediano plazo, enmarcado en la implementación de la Ley N°20.958, que considera la expresión espacial, en el ámbito comunal, de obras de infraestructura de movilidad y espacio público. Los objetivos del PIIMEP son mejorar condiciones de conectividad, accesibilidad, operación y movilidad, mejorar la calidad de los espacios públicos, mejorar la cohesión social y mejorar la sustentabilidad.

El proceso de construcción del PIIMEP, y como parte de la etapa diagnóstica, establece la necesidad de levantamiento de información de carácter cualitativa, con el fin de conocer las opiniones subjetivas de las personas y sus distintas visiones respecto al desarrollo tanto de la comuna de El Quisco como de su territorio inmediato. Para ello, se estipula la realización de talleres territoriales y focales, entendiendo los primeros como aquellas instancias en las cuales los asistentes tendrán la oportunidad de expresar sus distintos planteamientos de problemáticas y soluciones mediante el desarrollo de un trabajo de cartografía social.

Objetivos

Objetivo general

Diagnosticar las principales problemáticas de la movilidad y el espacio público que presenten las y los habitantes de la comuna de El Quisco.

Objetivos específicos

1. Establecer criterios de priorización de proyectos de infraestructura de movilidad y espacios públicos, conforme a las opiniones y necesidades de las y los habitantes de la comuna.
2. Identificar nudos críticos presentados por la comunidad en cuanto a vialidades y espacios públicos conflictivos para la comunidad.
3. Detectar propuestas para la mejora de la movilidad en la comuna.
4. Generar insumos para priorizar cartera de inversión (cartera de proyectos PIIMEP).

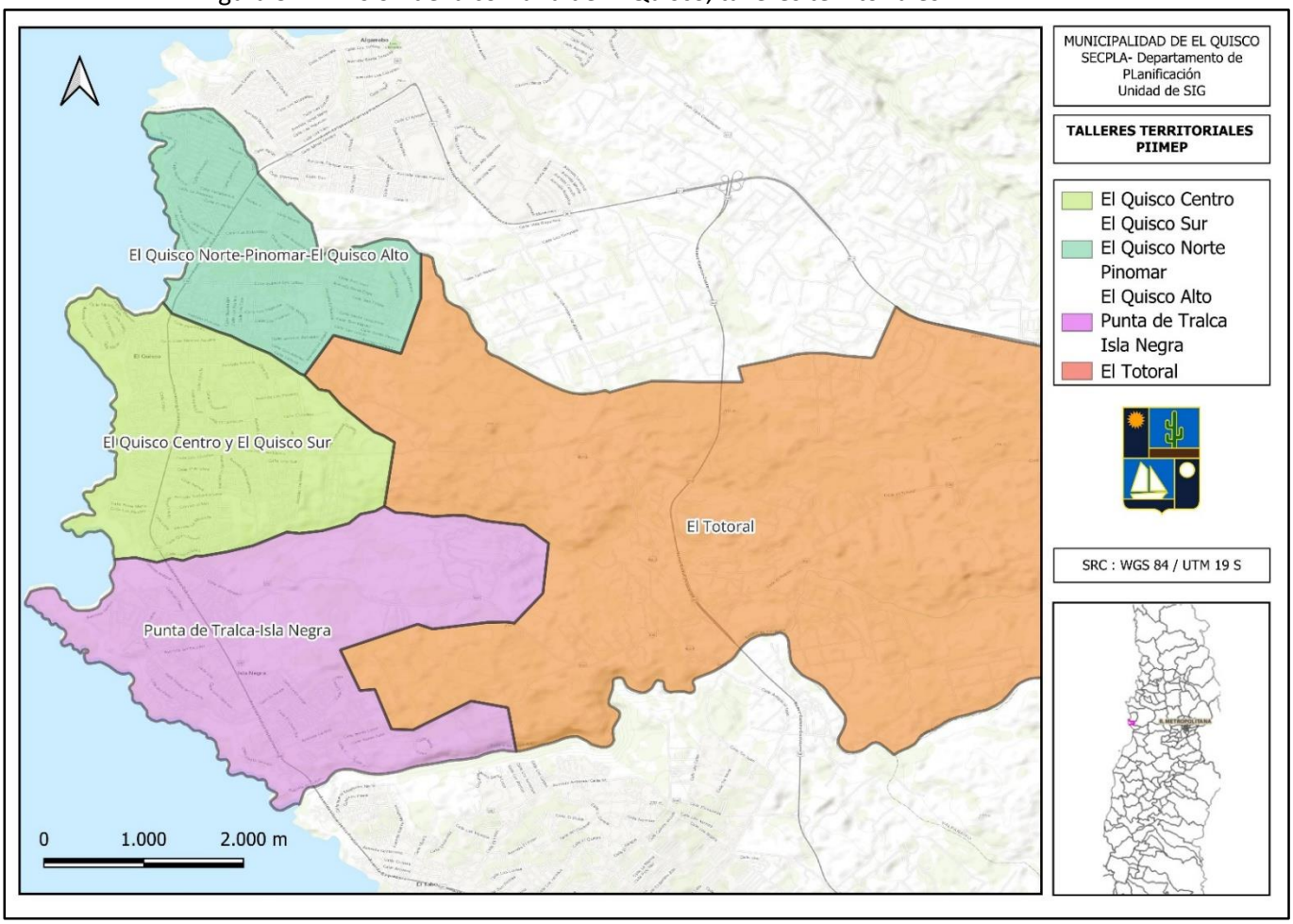
Sectorización del territorio

Para la división del territorio, se utilizará el trabajo realizado por la mesa territorial, cuyo objetivo es el de establecer una alternativa de constitución de nuevas Unidades Vecinales para la comuna. Esta propuesta está compuesta por las divisiones del territorio que utilizan las unidades y Dirección de Medio Ambiente, OOCC, DIDECO (Desarrollo Territorial y RSH), DOM (loteos reconocidos), topografía de la comuna (quebradas) y vías estructurantes.

Para el ejercicio con la comunidad, el territorio se dividirá en 4 sub unidades que agruparan las propuestas de unidades vecinales, las cuales son las siguientes:

- Territorio 1: Quisco Norte, Pinomar y Quisco Alto
- Territorio 2: Quisco centro y Quisco Sur.
- Territorio 3: Punta de Tralca e Isla Negra
- Territorio 4: El Totoral.

Figura 32**:** División de la comuna de El Quisco, talleres territoriales.



Fuente: Elaboración propia, con base en SIG.

Grupos de análisis

Los talleres se realizarán en función de dos grupos de actores claves comunales:

Por un lado, los actores territoriales, correspondientes a las vecinas y vecinos, dirigentes y JJVV que pertenecen a los cuatro territorios anteriormente descritos, con el fin de identificar sus opiniones y comentarios frente a la movilidad y espacios públicos asociados a sus propios territorios.

Por otro lado, los actores focales, donde se planteará un análisis de tipo comunal, considerando las características y necesidades de movilidad y espacios públicos propias del grupo focal. Los grupos de actores focales clave para la fase diagnóstica corresponden a los siguientes:

- Concejo Municipal: ente político.
- Niños, Niñas y Adolescentes: porque son el futuro.

- Discapacidades: porque requieren infraestructura inclusiva.
- Turismo y Desarrollo económico: porque es el foco productivo.
- Medioambiente: por marcos legales.

Estructura de los equipos

Equipo gestor

Está conformado por la contraparte técnica de SECPLA (director SECPLA, Encargado PIIMEP, Asesor urbano y equipo PLADECO 2023-2028), quienes tendrán la responsabilidad de velar por el buen funcionamiento de los procedimientos y el desarrollo de las actividades de participación ciudadana.

Funciones:

- Elaborar, gestionar y llevar a cabo la metodología de los talleres territoriales y focales.
- Establecer la cantidad de funcionarios necesarios para el buen funcionamiento de la fase de participación ciudadana.
- Determinar el rol de cada ayudante de la participación ciudadana.

Requerimientos:

- Cronograma actividad.
- Campaña para determinar tiempos.

Mediadores

Equipo encargado de la dinamización del trabajo de la mesa.

Funciones:

- Ayudar a los participantes del taller a identificar las cuestiones en las que discrepan, a descubrir las necesidades ocultas, dinamizar la discusión frente a puntos ciegos, incentivar a los participantes a dar opiniones y responder consultas respecto al área o temática de la mesa.
- Procurar la correcta ejecución de las dinámicas que se generen en cada instancia.

Requerimientos

- Plumón.
- Hoja con división territorial y áreas estratégicas
- Pauta de la conversación (inicio y cierre)
- Autoadhesivos

Secretarios/as Técnicos

Equipo de apoyo de recolección de información:

Funciones:

- Completar formato de registro del ejercicio.
- Registro de ideas fuerzas, acuerdos, desacuerdos, observaciones y sugerencias que surjan desde los participantes de la mesa.
- Fotografiar y escanear todos los medios de verificación que no se hubiera generado vía digital (actas, cartografías de trabajo y listas de asistencia).

- Crear un respaldo digital de toda aquella información recopilada que no necesite ser escaneada, bajo el proceder antes descrito.

Capacitación de facilitadores y secretarios (as) técnicos (as)

El rol de los facilitadores y secretarios (as) técnicos (as) es crucial para conseguir los resultados esperados para el levantamiento de la información. Previo a la realización de los talleres territoriales y focales, se realizará una jornada de capacitación a los equipos que desempeñarán el rol facilitador (a) y de secretario técnico (a). Se establece una reunión de trabajo, en la que se proporcionan las orientaciones y procedimientos respecto de la metodología elaborada para estos fines. Además, se fortalecen las habilidades y las estrategias en el marco de la conversación.

Salones y espacios

La disposición del salón tendrá que asegurar las condiciones básicas y de seguridad sanitarias para albergar a los participantes y el desarrollo de las dinámicas de trabajo. El salón y el espacio abierto deberá estar constituido por los materiales y mobiliario para formar mesas que contengan máximo 5 participantes y se disponga la capacidad de habilitar nuevas mesas según la demanda del momento, para asegurar la participación de un máximo de 30 participantes, mínimo 15 participantes.

Requerimientos:

- 60 sillas
- 16 mesas
- Sistema de sonido
- Amplificación
- Buena iluminación
- Escenario central
- Vías de escape
- Proyección
- Señalización salida y baños

La composición deberá tener en la entrada del lugar 1 profesional de acreditación, un escenario central para generar la introducción, presentación del video y contextualización del ejercicio.

También debe existir un punto de coffee break en el exterior de salón.

Entrada

En la entrada se dispondrá un profesional el cual tendrá como función el poder tomar registro de entrada de participantes del taller.

Ingreso de la comunidad a los talleres

Para la representatividad del taller, es muy importante manejar la distribución de la comunidad al ingreso, para así generar una discusión heterogénea, diversa y que abarque a todas las

temáticas propuestas. Para ello, el encargado de la recepción de los participantes dividirá a los grupos de asistentes que lleguen juntos, de esta forma asegurar una distribución de mesas.

Contextualización y enfoques

De manera inicial, se proyectará un video para contextualizar el proceso de construcción del PIIMEP y el ejercicio que se realizará en la jornada, además de las palabras de introducción de las autoridades. Para obtener la información de manera efectiva y poseer un registro gráfico, se utilizará una dinámica que se dividirá en dos partes:

Focalizada en las principales rutas de movilidad de las y los asistentes.

Enfocada en problemas e iniciativas tanto en el espacio público como de la movilidad en el sector que corresponda el taller. Se graficará tanto para el sector donde se realice el taller como con enfoque a toda la comuna.

Programa de las actividades dentro de los talleres

Técnica y dinámica de los talleres

La técnica de recolección de datos corresponde a la cartografía social, la cual involucra a comunidades locales y partes interesadas en la generación y análisis colaborativo de mapas con el propósito de comprender, representar y abordar cuestiones geoespaciales y sociales en un área específica. A través de este enfoque, se busca empoderar a los miembros de la comunidad al permitirles contribuir con su conocimiento local y perspectivas individuales en la representación visual de su entorno. La cartografía social va más allá de la simple cartografía, ya que se centra en el diálogo, la colaboración y la toma de decisiones compartida. Permite a las comunidades identificar áreas problemáticas, destacar oportunidades y proponer soluciones basadas en su conocimiento local. El resultado final es un mapa que no solo representa datos geoespaciales, sino también la voz y la experiencia de las personas que viven en el área mapeada.

En cuanto a la interacción entre los participantes del taller, se recomienda generar un diálogo divergente y convergente, aportando información enriquecedora para el posterior análisis. Es por lo anterior que el/la facilitador/a o mediador/a tiene la capacidad de analizar la situación y aplicar técnicas para mejorar y facilitar la interacción entre los asistentes. El enfoque en este caso será deductivo.

Tanto en el taller territorial y focales se realizará el mismo ejercicio de cartografía social lo que se diferenciaran será el enfoque del análisis, en uno será referente al territorio donde se realizada el ejercicio y otro tendrá relación directa con el enfoque o naturaleza del grupo focal.

El ejercicio será apoyado por un papelógrafo con el plano de la comuna, y de esta forma, se ubicarán las temáticas y problemáticas importantes para la movilidad y el espacio público comunal, tanto para los habitantes de los 4 territorios descritos en el punto 3, y los grupos focales determinados. El ejercicio será apoyado por una serie de íconos que mostraran problemáticas y propuestas de solución.

Iconografía

El análisis se enfocará respecto a cuáles son las principales rutas de movilidad y problemas e iniciativas de espacios públicos y movilidad, tanto del sector donde se realice el taller como a nivel comunal, como se plantea en el punto 13. El análisis se apoyará de iconografías analizadas

en la Mesa Técnica Municipal (MTM)[13], las que tratan de focalizar aspectos de problemas e iniciativas.

Con el fin de facilitar el proceso participativo planificado para la etapa de diagnóstico de la formulación del **Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacios Públicos de El Quisco**, se plantean las siguientes definiciones respecto de los conceptos que se situarán en planimetría comunal, como parte de la metodología de trabajo en grupos de representantes de los territorios y o grupos focales convocados.

Tabla 29**:** Iconografía y definiciones PIIMEP – talleres.

PROBLEMAS EN ESPACIO PÚBLICO
a) Ausencia de plazas: El sector no tiene plazas consolidadas con equipamiento y vegetación.
b) Deterioro: espacios públicos del sector deteriorados: veredas en mal estado, cercos en mal estado, zona sin urbanización.
c) Deterioro de equipamiento: el equipamiento del espacio público del sector se encuentra deteriorado: iluminación en mal estado, mobiliario en mal estado, juegos infantiles en mal estado, papeleros en mal estado.
d) Degradación ambiental: falta de sombras naturales, resequedad, erosión del suelo, polvo, exceso de temperatura, paisaje árido, prioridad de espacio público para vehículos motorizados.
e) Mal uso: presencia de prácticas indeseadas en el espacio público; zona con vehículos aparcados en veredas, asaltos, presencia habitual de deposiciones humanas o de mascotas, otros.
f) Conflicto: zona en que suelen ocurrir conflictos entre usuarios incluyendo conflictos entre usuarios de distintos modos de movilidad.
g) Inactivo: espacio público habitualmente vacío o que sólo presenta paso de vehículos motorizados si otra actividad.
h) Falta de arborización: espacios públicos sin árboles o con muy pocos de ellos.
i) Ausencia de Puntos limpios: sectores que no cuentan con lugares habilitados para recibir residuos domiciliarios para reciclaje.
j) Presencia de microbasurales: sectores en que suelen las personas arrojar y acumular residuos.
k) Mal uso de papeleros: sectores equipados con papeleros que suelen usarse como depósitos de residuos domiciliarios.
l) Otro: problemas en el espacio público no listados en las fichas disponibles y que los participantes consideran oportuno indicar.
PROBLEMAS DE MOVILIDAD
a) Discontinuidad: la movilidad en el sector sea peatonal, motorizada o en bicicleta no permite trayectos completos de acuerdo a los destinos habituales. Especificar a qué movilidades se refiere.
b) Cruce inseguro: tal encuentro de tipos de movilidad presenta riesgos para los usuarios
c) Ausencia de condiciones para movilidad reducida: las características del sector dificultan la movilidad de personas con condiciones de reducción de ésta.
d) Congestión: el sector se encuentra habitualmente en tales horarios saturado de tal tipo de movilidad o de la conjunción de varias de ellas.
e) Barrera: el sector presenta una o más interrupciones a la movilidad; especificar el tipo de interrupción y a qué movilidad afecta.
f) Inexistencia de paraderos: el sector no cuenta con paraderos de locomoción colectiva.

[13] Compuesta por los directores de la DOM, SECPLA, Transito, DIMAO y Turismo.

g) Inexistencia de servicios de transporte colectivo: el sector no cuenta con servicio de transporte colectivo a distancias menores a 10 minutos caminando (referencia: 600 metros de distancia)
h) Excesiva distancia a paraderos: el sector cuenta con paraderos de locomoción colectiva a más de 15 minutos caminando (referencia: 900 metros de distancia)
i) Ausencia de pavimentación: el sector no cuenta con pavimentación vehicular y o peatonal. Especificar.
j) Vereda angosta: Las veredas del sector tienen 1.2m de ancho o menos.
k) Vereda en mal estado: las veredas del sector se encuentran con pavimentos quebrados, hoyos, levantamientos, acumulación de agua, etcétera.
l) Ausencia de ciclovías: el sector no cuenta con ciclovías a una distancia menor a 15 minutos caminando (referencia: 900 metros de distancia)
m) Otro: problemas relativos a movilidad no listados en las fichas disponibles y que los participantes consideran oportuno indicar.
INICIATIVA ESPACIO PÚBLICO
a) Arborización nativa: se propone plantar árboles nativos en el sector seleccionado.
b) Mobiliario urbano: se propone equipar con mobiliario urbano el sector seleccionado; indicar mobiliario propuesto (bancas, papeleros, juegos infantiles, bebederos, etcétera)
c) Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada: se propone equipar con luminarias peatonales el sector seleccionado, cuidando que el cableado quede bajo tierra.
d) Juegos: se propone equipar con juegos el sector seleccionado; indicar tipología de juegos propuesta: (juegos de destreza, deportivos, para párvulos, etcétera).
e) Equipamiento e infraestructura deportiva: se propone equipar el sector con instalaciones que propicien ciertos ejercicios o bien definir espacios destinados a ciertas prácticas deportivas (por ejemplo, pista para correr, área para juegos de pelotas, etcétera)
f) Senderos en quebradas: se propone abrir senderos en quebradas considerando equipamiento de auto guiado e instalaciones afines.
g) Señalización de lugares de interés turístico: instalación de señales de información que identifique y o guíe hacia lugares de interés.
h) Otro: iniciativas relativas a espacios públicos no listadas en las fichas disponibles y que los participantes consideran oportuno indicar.
INICIATIVAS DE MOVILIDAD
a) Estacionamiento para bicicletas: se propone definir espacios y equiparlos para facilitar el estacionamiento de bicicletas en tal sector.
b) Habilitar acceso inclusivo: Se propone realizar los ajustes necesarios para permitir el acceso a cualquier tipo de usuario.
c) Mejoramiento de condiciones peatonales: se propone habilitar el sector seleccionado para que la movilidad peatonal se realice en óptimas condiciones de seguridad y experiencia de uso del espacio público.
d) Mejoramiento de veredas: se propone que en sector se mejoren las condiciones de las veredas: continuidad, ancho, solucionar zonas inundables, eliminar zonas de riesgo, etcétera.
e) Construcción de ciclovía: se propone construir una vía exclusiva para bicicletas en el sector; indicar origen y destino.
f) Definición de zona de tránsito calmado: se propone implementar condiciones para asegurar desplazamientos vehiculares motorizados a un máximo de 30 km/h.
g) Pavimentación de calzadas: Se propone realizar proyectos de pavimentación de calzadas actualmente de tierra.
h) Gestión de servicios a la comunidad: se propone que la municipalidad gestione la instalación de servicios públicos o genere condiciones atractivas para atraer servicios privados.

i) Implementación de espacios para la gente en las calles: se propone realizar obras y gestiones para que las calles pasen de acoger los desplazamientos a ser lugares de encuentro y permanencia de las personas.
j) Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero: se propone habilitar las condiciones necesarias para facilitar e incentivar la estadía y desplazamiento de todo tipo de personas en los bordes costeros.
k) Otro: iniciativas relativas a la movilidad no listadas en las fichas disponibles y que los participantes consideran oportuno indicar.

Fuente: Elaboración propia.

Fases del taller

INTRODUCCIÓN (30 MINUTOS)

- Dar la bienvenida a los participantes y explicar el propósito del taller.
- Presentar una breve visión general de los proyectos PIIMEP existentes o planeados.
- Establecer normas de respeto y participación activa.

PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN (30 MINUTOS)

- Presentar video explicativo PIIMEP
- Mostrar mapas, imágenes y estadísticas para contextualizar los desafíos y oportunidades.

SESIÓN DE GRUPOS DE TRABAJO (75 MINUTOS)

- Dividir a los participantes en grupos pequeños de 5 participantes por mesa y asignarles temas específicos.
- Proporcionar una pregunta central, que se subdivida en preguntas relacionadas con la movilidad y el espacio público, preguntas guía para facilitar la discusión y la generación de ideas.

Pregunta central: ¿Qué tipo de ciudad quieres?

- Pregunta N° 1 MOVILIDAD: en tu día a día, en tu cotidianidad ¿Cómo te mueves?[14]
- Pregunta N° 2 PROBLEMA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO[15] DEL SECTOR, ¿Cuáles son los principales problemas que se ven en los espacios públicos y la movilidad de tu sector o barrio?
- Pregunta N°3 INICIATIVA MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO DEL SECTOR: ¿Cuáles son las principales iniciativas que podría proponer, tanto para la movilidad o el espacio público que contiene, para su sector o barrio?
- Pregunta N°4 PROBLEMA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO COMUNA, ¿Cuáles son los principales problemas que se ven en los espacios públicos y la movilidad en la comuna?
- Pregunta N° 5 INICIATIVA DE MOVILIDAD Y ESPACIO PUBLICO COMUNA, ¿Cuáles son las principales iniciativas que podría proponer, tanto para la movilidad o el espacio público que contiene, para la comuna?

INFORME DE LOS GRUPOS - PLENARIO (30 MINUTOS) (5 min c/grupo)

[14] Tratar de enfocar la consulta en el espacio público que cotidianamente se mueve, considerando el transporte a pie, en auto particular y en transporte público, remarcar con plumones la ruta que diga el asistente.

[15] Al iniciar esta consulta se recomienda introducir de la siguiente forma “nuevamente en tu cotidianidad”, considerando y eligiendo 5 iconografías por participantes

- Cada grupo presenta sus hallazgos y recomendaciones al grupo más grande.
- Fomentar el debate y la discusión constructiva entre los grupos.

RESUMEN Y COMPROMISOS (15 MINUTOS)

- Resumir los puntos clave y conclusiones del taller.

CIERRE (15 MINUTOS)

- Agradecer a los participantes por su contribución.
- Proporcionar información sobre cómo pueden mantenerse informados sobre el progreso del PIIMEP.
- Recoger comentarios sobre la efectividad del taller y sugerencias para futuros eventos.

Tabla 30**:** Cronograma talleres.

CRONOGRAMA TALLER		
ACCIÓN	**TIEMPO (M)**	**sub-tiempo**
1. INTRODUCCIÓN	0:30:00	
2. PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN	0:30:00	
3. SESIÓN DE GRUPOS DE TRABAJO	1:15:00	
3.1 Pregunta n°1 ¿Cómo te mueves?	3 min x participantes	15 min total
3.2 Pregunta n°2 ¿Cuáles son los principales problemas que se ven en el espacio público y de movilidad en tu barrio o sector?	3 min x participantes	15 min total
3.3 Pregunta n°3 ¿cuáles son las principales iniciativas que podría proponer, tanto para la movilidad o el espacio público que contiene, para su sector o barrio	3 min x participantes	15 min total
3.4 Pregunta n°4 ¿Cuáles son los principales problemas que se ven en los espacios públicos y la movilidad en la comuna?	3 min x participantes	15 min total
3.5 Pregunta n°5 ¿Cuáles son las principales iniciativas que podría proponer, tanto para la movilidad o el espacio público que contiene, para la comuna?	3 min x participantes	15 min total
4. INFORME DE LOS GRUPOS	0:30:00	
6. CIERRE	0:15:00	
TOTAL	3:00:00	

Fuente: Elaboración propia.

Análisis de la información

El taller tiene como objetivo caracterizar y levantar información de la comunidad respecto a las principales formas de movilidad y los espacios públicos pertenecientes a cada sector comunal, además de analizar la apreciación de los diferentes grupos focales de las características del espacio público y la forma en cómo se mueven en el territorio.

2.7.3 Resultados talleres territoriales

En el presente capítulo se analizarán los resultados del proceso diagnóstico participativo, el cual utilizó, según lo mencionado en el Anexo 1, una cartografía social con cuatro temáticas (problemas de espacio público -PEP-; problemas de movilidad-PM-, iniciativas de espacio público -IEP- e iniciativas de movilidad-IM-) y distintas categorías en cada una de estas.

La presentación de resultados tendrá el siguiente orden: Cada territorio en el que se realizó un taller tendrá su propio apartado, en el que se dará cuenta de los resultados para los PEP, PM, IEP e IM, a nivel territorial y a nivel comunal. Finalizando la exposición de los resultados de los talleres territoriales, se presentarán los resultados a nivel general, considerando la totalidad de los talleres.

Se considera realizar estos talleres en cuatro sectores distintos, abarcando la totalidad de la comuna, asegurando así una gran participación ciudadana. Los sectores considerados fueron:

- Territorio 1: Quisco Alto, Eje Pinomar y Quisco Norte.
- Territorio 2: Quisco Centro y Quisco Sur.
- Territorio 3: Isla Negra y Punta de Tralca.
- Territorio 4: El Totoral.

A continuación, se presentan los análisis de cada uno de los talleres.

TERRITORIO 1

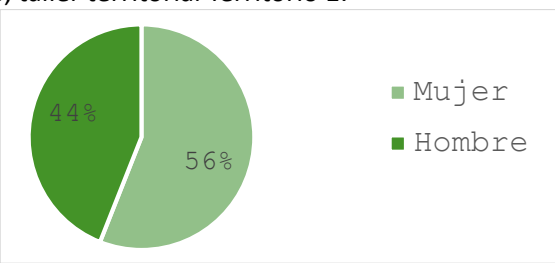
Figura 33**:** Taller territorial - Territorio 1.

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

El taller del territorio 1 fue realizado en la sede Maipumar en el territorio Pinomar, el día 10 de octubre. Este consideró las unidades vecinales de Quisco Norte, Pinomar y Quisco Alto. En el taller participaron 25 personas, divididas en cinco mesas.

Diagrama 4**:** Asistencia por sexo, taller territorial Territorio 1.

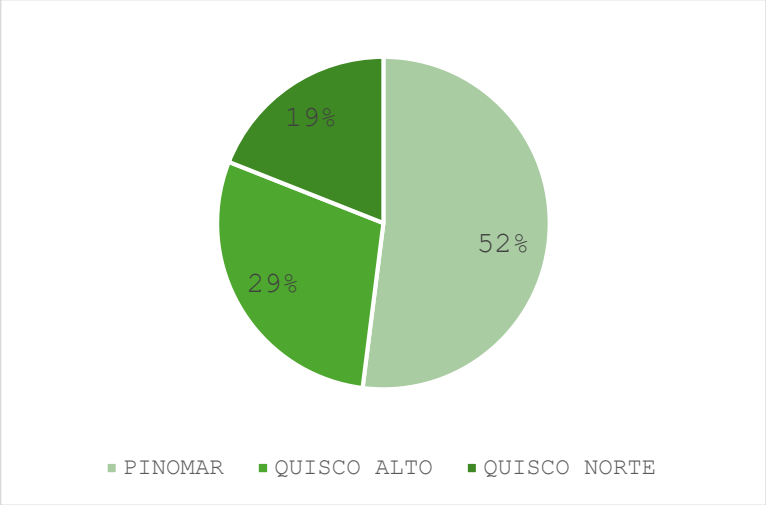
Sexo	Frecuencia	%
Mujer	14	56%
Hombre	11	44%
Total	25	100%



Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

En el taller realizado en el territorio 1, se visibiliza una predominancia de mujeres en la participación, con un 56% del total, versus un 44% de hombres asistentes.

Gráfico 14: Porcentaje comentarios por unidad vecinal, taller territorial Territorio 1.



Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

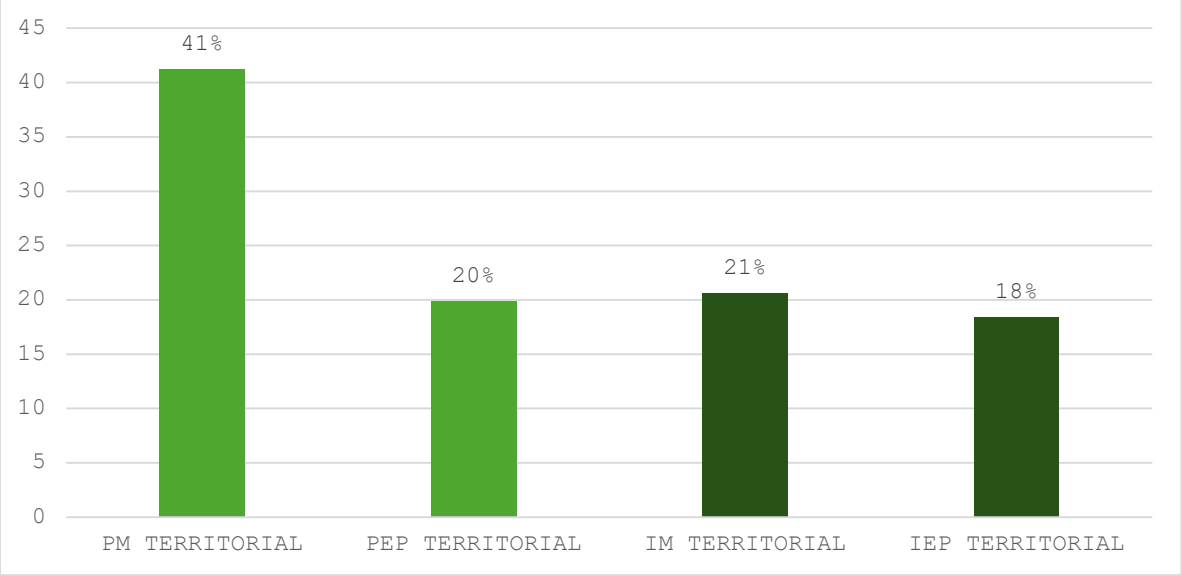
Tabla 31**:** Frecuencia de comentarios por unidad vecinal, taller territorial Territorio 1.

TERRITORIO	CUENTA TERRITORIO	%
PINOMAR	75	52
QUISCO ALTO	41	29
QUISCO NORTE	27	19
Total general	143	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

Un 52% de los comentarios emitidos en el taller corresponden a problemas y/o iniciativas en la unidad vecinal de Pinomar, concentrados en el territorio Maipumar considerando la cantidad de problemas observados e iniciativas propuestas (que serán abordados en la sección correspondiente). En segundo lugar, se encuentran los comentarios de Quisco Alto con 29% los cuales tienen gran parecido a los comentarios emitidos para Maipumar. Finalmente, Quisco Norte con 27 comentarios (19%), siendo este el territorio con una menor mención.

Gráfico 15: Porcentaje comentarios problemas e iniciativas territoriales. Taller territorio 1.



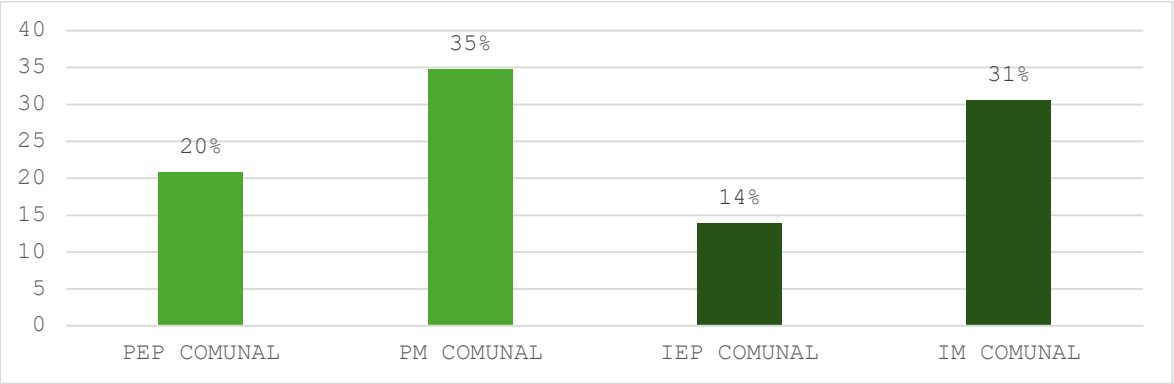
Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

A nivel territorial, la mayor cantidad de comentarios se asocia a los problemas de movilidad, destacando un 67%, por sobre un 33% de la temática de Problemas de Movilidad.

Por otro lado, la distribución porcentual de las iniciativas mencionadas por temática en el territorio, varían con un 53% para Iniciativas de espacio público y un 47% para Iniciativas de Movilidad.

Se puede apreciar una gran concentración de comentarios en la temática de problemas de movilidad. De este modo, puede darse cuenta de una predominancia en la temática de problemas observados e iniciativas propuestas en cuanto a la movilidad, sumando un 62% de todos los comentarios emitidos, frente a un 38% de comentarios emitidos sobre espacios públicos, ya sean problemáticas e iniciativas. Lo que puede concluirse según estos datos es la gran importancia que se da a la movilidad en este territorio. La diferencia en la concentración de menciones a problemas, tanto de espacio público como de movilidad (61%), en comparación a iniciativas de espacio público como de movilidad (39%)., se hace bastante obvia, mostrando una mayor visualización de problemas que de propuestas a solucionar estos últimos.

Gráfico 16**:** Porcentaje comentarios problemas e iniciativas comunales. Taller territorio 1



Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

Al realizar un análisis descriptivo de las temáticas de Problemas de espacio público y de movilidad a nivel comunal, es posible dar cuenta de un 63% de comentarios realizados para la primera temática y un 37% para la segunda.

Observando las temáticas de Iniciativas de espacio público y de movilidad, un 70% de los comentarios refieren a la primera y un 30% para la segunda temática.

Podemos dar cuenta, al igual que en los comentarios a nivel territorial, de una predominancia de comentarios referidos a problemas e iniciativas de movilidad, lo que refleja la importancia que se le da a esta temática, sumando 66% de todos los comentarios. En comparación, la temática de espacios públicos ya sea problemas e iniciativas, tiene una menor predominancia en los comentarios totales, alejándose 32 puntos porcentuales de la temática de problemas e iniciativas de movilidad. Así, 34% de comentarios refieren a la temática de iniciativas y problemas de espacio público. El total de problemáticas observadas tanto de espacios público como de movilidad (55%), no es tan acentuada en comparación a las iniciativas propuestas de movilidad y de espacios públicos (45%), con una diferencia de 5 puntos porcentuales.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE ESPACIO PÚBLICO TERRITORIAL, TERRITORIO 1.

Tabla 32**:** Frecuencia categoría PEP territorial, taller territorial Territorio 1.

CATEGORIA	CUENTA PEP TERRITORIAL	%
5PEP Mal uso	6	22
8PEP Falta de arborización	4	15
2PEP Deterioro	4	15
3PEP Deterioro de equipamiento	4	15
12PEP Otro	4	15
10PEP Presencia de microbasurales	2	7
1PEP Ausencia de plazas	2	7
6PEP Conflicto	1	4
Total general	**27**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

Para el territorio 1, las categorías asociadas a problemas de espacio público que cobran mayor relevancia son: en Primer lugar, Mal uso (22%), que hace referencia a la presencia de prácticas indeseadas en el espacio público, en segundo lugar, con una frecuencia de cuatro comentarios (15%), cada una, se encuentran cuatro categorías: 1) Falta de arborización; 2) Deterioro; 3) Deterioro de equipamiento; y 4) otros. En tercer lugar, se ubican las categorías Presencia de microbasurales, y ausencia de plazas, con 2 comentarios cada una (7%). Por último, la categoría menos votada Conflicto con una mención (4%).

Con respecto a la categoría Mal uso, las personas señalan que habría problemas con comportamiento de conductores en calles circundantes a Avenida Isidoro Dubournais para evitar tacos; problemas a causa de las ferias que se instalan en calle Peñablanca y Alcalde Pedro Álvarez; también señalan mal uso en los sectores de las marinas y en la calle Los Nogales.

Al profundizar en la categoría Falta de arborización, las/os vecinos mencionan como puntos importantes, la calle Oro Negro de las Marinas, en calle Los Nogales, y las Violetas en Maipumar. Con respecto a la categoría Deterioro, se señala la falta de poda de árboles; deterioro en calle Los Papayos con Las Acacias, en territorio ESVAL y en Oro Negro (Villa Marinas). Analizando la categoría Deterioro de equipamiento, las/os asistentes mencionan que esta situación se repite en todas las plazas, en Villa Marinas y en la plaza de calle Las Violetas. Finalmente se encuentra la categoría Otro, se señala principalmente la falta de iluminación en el territorio.

Las categorías que ocupan el tercer lugar, se da cuenta de la presencia de microbasurales en Villa Marinas y en calle Los Naranjos. Por otro lado, dan cuenta de la falta de plazas en todo el territorio 1 y en Villa Marinas.

Es posible observar la predominancia de las unidades vecinales de Pinomar y Quisco Alto en los comentarios asociados a Problemas de Espacio Público.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE MOVILIDAD TERRITORIAL, TERRITORIO 1.

Tabla 33**:** Frecuencia por categoría PM territorial, taller territorial Territorio 1.

CATEGORIA	CUENTA PM TERRITORIAL	%
9PM Discontinuidad	16	29
12PM Ausencia de ciclovías	8	14
11PM Vereda en mal estado	6	11
13PM Otro	5	9
5PM Barrera	4	7
7PM Inexistencia de servicios de transporte colectivo	4	7
2PM Cruce inseguro	3	5
1PM Discontinuidad	3	5
6PM Inexistencia de paraderos	2	4
3PM Ausencia de condiciones para movilidad reducida	2	4
8PM Excesiva distancia a paraderos	2	4
10PM Vereda angosta	1	2
Total general	56	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

Con respecto a problemáticas de movilidad, las personas indican que el problema más importante se asocia a la categoría de la Ausencia de pavimentación (29%); Seguido de la categoría Falta de ciclovías (14%). Por último, la categoría vereda en mal estado ocupa el tercer lugar con 6 menciones (11%).

Con respecto a la categoría Falta de pavimentación, se señala toda la unidad vecinal de Quisco Norte, las calles de Villa Maipumar, Quisco alto, y calle Mayorazgo, incluyendo el territorio de la quebrada Pinomar.

Al observar la categoría Ausencia de bicicletas, se da cuenta de la preocupación de las/os vecinos respecto a perros vagos que dificultan el tránsito de ciclistas; la ausencia de ciclovías en Avenida Pinomar e Isidoro Dubournais. También se menciona la calle Montemar, San Felipe, Los Álamos y Los Nogales.

Para la categoría Vereda en mal estado, se reconocen las calles Las Violetas y Avenida Pinomar, calle Las Acacias, calle Montemar y San Felipe, Oro Negro y Los Nogales.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE ESPACIO PÚBLICO TERRITORIAL, TERRITORIO 1.

Tabla 34**:** Frecuencia por categoría IEP territorial, taller territorial Territorio 1.

CATEGORIA	CUENTA IEP TERRITORIAL	%
8IEP Otro	6	24
7IEP Señalización de lugares de interés turístico	4	16
1IEP Arborización nativa	4	16

5IEP Equipamiento e infraestructura deportiva	3	12
6IEP Senderos en quebradas	3	12
2IEP Mobiliario urbano	2	8
4IEP Juegos	2	8
3IEP Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada	1	4
Total general	25	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

Al analizar las Iniciativas de Espacio Público territoriales, las propuestas que tienen prioridad son 1) Otro (24%) (que será desagregado posteriormente); 2) Señalización de lugares de interés turístico y Arborización nativa (16% cada uno); 3) Equipamiento e infraestructura deportiva y Senderos en quebradas (12% cada uno). La categoría Deterioro de equipamiento (4%).

Con respecto a la categoría Otro, las/os asistentes señalan que requieren que se ponga en valor el patrimonio natural y territorial del territorio; señalan la iluminación en calle San Eugenio en Quisco Alto, y también fortalecer la seguridad en el territorio.

Para la categoría Señalización de lugares de interés turístico, las personas mencionan que estas debiesen instalarse en todo el territorio para fomentar las rutas de interés turístico; se propone la instalación de señaléticas turísticas en el territorio de miradores de calle la Gabriela Mistral en Quisco Norte Oriente y en el oratorio. Al abordar la categoría Arborización nativa, se señalan las quebradas Las Petras, El Batro y Pinomar, y la intersección de calle Las Palmas con Los Naranjos.

En la categoría Equipamiento e infraestructura deportiva, se propone la creación de una multicancha o espacio público entre las calles Del Sol, Alcalde Pedro Álvarez y Los Pingüinos; también entre la calle Las Violetas y Avenida Pinomar, y por calle los Nogales. La categoría Senderos en quebradas, tiene como propuesta instalar senderos en las quebradas Las Petras, Batro y Pinomar.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE MOVILIDAD TERRITORIAL, TERRITORIO 1.

Tabla 35**:** Frecuencia por categoría IM territorial, taller territorial Territorio 1.

CATEGORIA	CUENTA IM TERRITORIAL	%
11IM Otro	7	25
7IM Pavimentación de veredas	6	21
2IM Habilitar acceso inclusivo	3	11
3IM Mejoramiento de condiciones peatonales	3	11
4IM Mejoramiento de veredas	2	7
6IM Definición de zona de tránsito calmado	2	7
10IM Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero	1	4
5IM Construcción ciclovía	1	4
1IM Estacionamiento para bicicletas	1	4
8IM gestión de servicios a la comunidad	1	4
9IM Implementación de espacios públicos para la gente en las calles	1	4
Total general	28	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

Con respecto a las Iniciativas de Movilidad, la categoría que cuenta con la mayor cantidad de menciones es Otros (25%), le sigue Pavimentación de calzadas (21%) y en tercer lugar Habilitar acceso inclusivo y Mejoramiento de condiciones peatonales, con un 11% menciones cada una. En cuarto lugar, las categorías Mejoramiento de veredas y Definición de zona de tránsito calmado obtuvieron un 7% cada una. Con la menor cantidad de menciones se encuentra las categorías Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero, Construcción de ciclovías, Estacionamiento para bicicletas, Gestión de servicios a la comunidad e Implementación de espacios para la gente en las calles, con una mención cada una (4%).

La categoría otros tienen menciones en Quisco Norte y Quisco Alto. Por otro lado, se propone como iniciativa pavimentar la calle Los Nogales, Los Papayos y Mayorazgo, desde la quebrada Pinomar.

Las/os vecinos proponen habilitar accesos inclusivos por todo el territorio 1, y especialmente en los blocks de Villa Padre Alvear y Villa Las Marinas. Se propone mejorar las veredas en Oro Negro, calle San Antonio, y los accesos a la costanera norte.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE ESPACIOS PÚBLICOS COMUNAL, TERRITORIO 1.

Tabla 36**:** Frecuencia por categoría PEP comunal, taller territorial Territorio 1.

CATEGORIA	CUENTA PEP COMUNAL	%
12PEP Otro	4	27
5PEP Mal uso	3	20
9PEP Ausencia de puntos limpios	3	20
10PEP Presencia de microbasurales	2	13
4PEP Degradación ambiental	2	13
11PEP Mal uso de papeleros	1	7
Total general	15	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

En la temática de Problemas de Espacio Público comunal, la categoría que tiene más preferencias es Otros, con 4 menciones. En esta, las/os asistentes mencionan la falta de estacionamiento. Se nombra puntualmente la feria en Avenida Francia como parte de este problema.

En segundo lugar, las categorías Mal uso y Ausencia de puntos limpios obtuvieron 20% de las menciones cada una. Con respecto a la categoría Mal uso, las personas mencionan situaciones de inseguridad en playas producto del consumo de alcohol y drogas, y la falta de control en estas áreas. Al comentar sobre la ausencia de puntos limpios, las personas mencionan que deben distribuirse en puntos estratégicos de Av. Isidoro Dubournais, sin especificar lugar.

Las categorías Presencia de microbasurales y Degradación ambiental, ocupan el tercer lugar en las prioridades. Se menciona que debería habilitarse camino en la calle Mopita para evitar la presencia de microbasurales. Por otro lado, las personas relevan la problemática de la degradación ambiental en el centro de la comuna y en Av. Isidoro Dubournais durante el verano.

Con la menor cantidad de menciones se encuentra el Mal uso de papeleros. Las personas no comentan acerca de esta mención.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE MOVILIDAD COMUNAL, TERRITORIO 1.

Tabla 37: Frecuencia por categoría PM comunal, taller territorial Territorio 1.

CATEGORIA	CUENTA PM COMUNAL	%
13PM Otro	6	24
9PM Ausencia de pavimentación	5	20
7PM Inexistencia de servicios de transporte colectivo	4	16
4PM Congestión	2	8
5PM Barrera	2	8
3PM Ausencia de condiciones para movilidad reducida	2	8
1PM Discontinuidad	1	4
12PM Ausencia de ciclovías	1	4
11PM Vereda en la en mal	1	4
10PM Vereda angosta	1	4
Total general	25	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

En la temática de Problemas de Movilidad comunal, la categoría más mencionada fue Otros, con un 24%. Las/os asistentes mencionan que existen problemas por falta de vialidades alternativas que conecten la Avenida Pinomar con Quisco Centro, y señalan también la posibilidad de conectividad a través de la calle Mayorazgo, que puede ser peligrosa al no tener luz.

La segunda categoría más mencionada fue Ausencia de pavimentación (20%). Mencionan toda la costanera, circundante a la caleta de pescadores hacia el sur, por el borde costero. También mencionan que se repite en la comuna el peligro por vehículos por falta de veredas. Señalan también el problema de pavimentación en la costanera de Punta de Tralca.

La categoría Inexistencia de servicios de transporte colectivo, fue la tercera prioridad según las menciones (16%). Según los vecinos/as, el transporte comunal obliga a acercarse al centro para tomar locomoción para ir a otros lugares, cosa que se repite desde el resto del Quisco a eje Pinomar.

En cuarta prioridad, se encuentran, con un 8% de preferencias cada uno, las categorías: Ausencia de condiciones para movilidad reducida, Congestión y Barrera. Con respecto a la primera, señalan que existe esta ausencia en la calle paralela a Raúl Romero Erazo hacia el norte, donde las calles se encuentran en mal estado, impidiendo la circulación de sillas de ruedas. Respecto de la categoría Congestión, se menciona para toda la avenida. Las/os asistentes mencionan que la barrera afecta a personas en silla de ruedas, específicamente en el territorio del borde costero, en toda la comuna.

Con una mención cada una (4%), las categorías Discontinuidad, Vereda angosta, vereda en mal estado y ausencia de ciclovías se transforman en la última prioridad de las/os asistentes al taller. En los comentarios podemos nombrar una discontinuidad en calles o avenidas estructurantes, vereda angosta en la intersección de Av. Isidoro Dubournais con Camino antiguo El Totoral. Se visibiliza que existen veredas en mal estado en la costanera de Punta de Tralca, y por último que a nivel comuna no existen ciclovías.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE ESPACIOS PÚBLICOS COMUNAL, TERRITORIO 1.

Tabla 38: Frecuencia por categoría IEP comunal, taller territorial Territorio 1.

CATEGORIA	CUENTA IEP COMUNAL	%
1IEP Arborización nativa	3	30
4IEP Juegos	3	30
5IEP Equipamiento e infraestructura deportiva	2	20
8IEP Otro	1	10
2IEP Mobiliario urbano	1	10
Total general	10	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

Al describir las prioridades para la temática de Iniciativas de Espacio Público (IEP), las categorías con primera prioridad son, Arborización nativa y Juegos (30% cada una). Las/os vecinos proponen arborizar todas las quebradas y espacios públicos de la comuna, borde costero y juegos para niños/as.

La segunda prioridad corresponde a Equipamiento e infraestructura deportiva, con un 20% de menciones. Se propone la instalación de una multicancha en el territorio de la sede Maipumar.

Finalmente, se menciona las categorías Otro y Mobiliario urbano, con un 10% cada una. Con respecto a la primera, se menciona las vías alternativas como propuesta principal, tanto intra comunal, como intercomunal.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE MOVILIDAD COMUNAL, TERRITORIO 1.

Tabla 39**:** Frecuencia por categoría IM comunal, taller territorial Territorio 1.

CATEGORIA	CUENTA IM COMUNAL	%
11IM Otro	6	26
6IM Definición de zona de tránsito calmado	4	17
7IM Pavimentación de calzadas	4	17
2IM Habilitar acceso inclusivo	2	9
8IM Gestión de servicios a la comunidad	2	9
3IM Mejoramiento de condiciones peatonales	1	4
9IM Implementación de espacios para la gente en las calles	1	4
4IM Mejoramiento de condiciones peatonales	1	4
1IM Estacionamiento para bicicletas	1	4
5IM Construcción de ciclovía	1	4
Total general	**23**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

Observando la temática de Iniciativas de Movilidad, la categoría que fue priorizada en primer lugar es Otros, con un 26% de las preferencias. Gran parte de los comentarios de esta categoría hacen alusión a la construcción de vías alternativas y generar conexiones entre calles o avenidas ya existentes. En ese sentido las observaciones serían, continuar Pinomar y conectarla con Camino Antiguo hasta la Ruta 68; continuar Avenida España hasta conectar con Nuevo camino costero; conectar Avenida Francia con Victoria mediante puente colgante; creación de nuevas vialidades estructurantes; y extender Avenida España por toda la comuna como vía alternativa a

Avenida Isidoro Dubournais. Por otro lado, se nombra peligro de movilidad en la altura de "Chinogas", por calle Victoria.

En segunda prioridad están las categorías Definición de zona de tránsito calmado y Pavimentación de calzadas, ambas con un 17% cada una. Para la primera, se menciona que se defina Isidoro Dubournais, en el territorio del centro de la comuna como zona de tránsito calmado, en otro comentario se nombra toda la comuna dentro de esta categoría. Para la categoría Pavimentación de calzadas se nombra todo el territorio de Quisco Alto y la Costanera de Punta de Tralca.

En tercera prioridad se encuentras las categorías Habilitar acceso inclusivo (9%), y Gestión de servicios a la comunidad (9%). La comunidad menciona que deben habilitarse accesos inclusivos en calles interiores, no solo en las avenidas estructurantes. Por otro lado, se propone gestionar servicios a la comunidad en Quisco Alto y tener un centro cultural de pueblos originarios.

En última prioridad, y con 4% cada una, se encuentran las categorías: Estacionamiento para bicicletas; Mejoramiento de condiciones peatonales; Mejoramiento; Construcción de ciclovía, e Implementación de espacios para la gente en las calles. Para el primero, se puntualiza toda la comuna, en puntos estratégicos céntricos. En cuanto a condiciones peatonales, se mencionan perros vagos en las calles. Con respecto a la construcción de ciclovías, las/os vecinos/as mencionan que deben construirse por toda la costanera. También mencionan que es importante la implementación de espacios para la gente en todo el borde costero de la comuna.

TALLER TERRITORIO 2 Y 3.

Figura 34**:** Taller territorial Territorio 2.

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2.

Figura 35: Taller territorial Territorio 3.

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 3.

Figura 36: Taller territorial - Territorio 2 y 3.

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2 y 3.

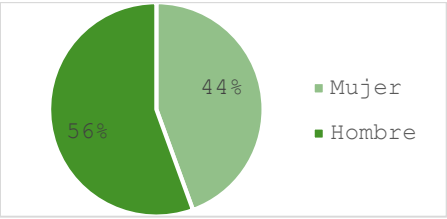
Se realizó un taller para el Territorio 2 con las unidades vecinales de Quisco Centro y Quisco Sur, el día 11 de octubre, en el que asistieron 4 personas, y un taller en Isla Negra para el Territorio 3, el 12 de octubre, que consideraba las unidades de Isla Negra y Punta de Tralca, en el que participaron 6 personas. Considerando la poca convocatoria, se realizó un taller adicional para ambos sectores en el que participaron 8 personas, el día 6 de noviembre. Es por esto que el análisis se realizará contando los tres talleres.

El primer taller se realizó en el Salón Chimenea del Ex Hotel Italia, el segundo se realizó en la sede Las Higueras en Isla Negra, y el último se realizó en el auditorio municipal. En total, entre los tres talleres, participaron 18 personas, distribuidas en: una mesa para el taller del Territorio 2; dos mesas para el Territorio 3; y dos mesas para el taller del Territorio 2 y 3.

A continuación, se presentan análisis descriptivos relevantes:

Diagrama 5: Asistencia por sexo, taller territorial Territorio 2 y 3.

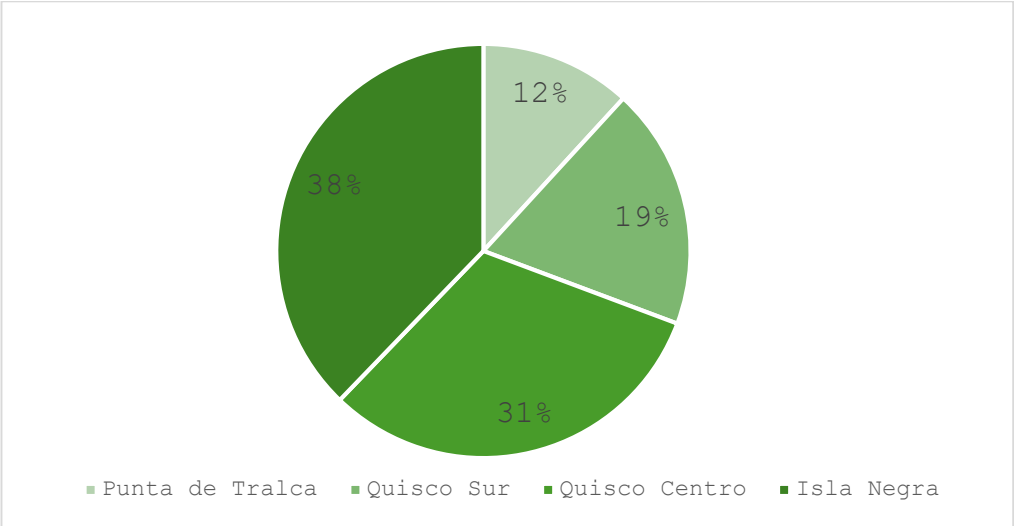
Sexo	Frecuencia	%
Mujer	8	44%
Hombre	10	56%
Total	18	100%



Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2 y 3.

Respecto a la variable sexo, la participación fue de 56% de mujeres, y 44% de participación de hombres, es decir, más de la mitad de las asistentes corresponden a mujeres. Esta distribución, se repite al comparar con la distribución de asistencia según sexo en el territorio 1.

Gráfico 17: Porcentaje de comentarios por unidad vecinal, taller territorial Territorio 2 y 3.



Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 1.

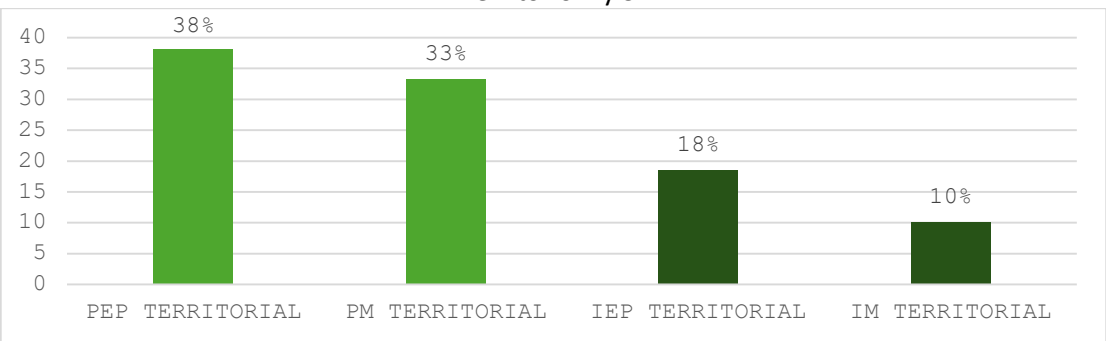
Tabla 40: Frecuencia de comentarios por unidad vecinal, taller territorial Territorio 2 y 3.

Territorio	Cuenta	%
Punta de Tralca	15	12%
Quisco Sur	24	19%
Quisco Centro	40	31%
Isla Negra	48	38%
Total	127	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2 y 3

De un total de 127 comentarios, un 38% fueron menciones a Isla Negra, 31% para Quisco Centro, 19% para Quisco Sur y 12% para Punta de Tralca. La distribución de comentarios para el territorio 2 y 3, es de 50% cada uno, a pesar de ser territorios distintos. Se destaca una mayoría de comentarios para Quisco Centro e Isla Negra, que en conjunto suman un 69% de menciones, frente a Quisco Sur y Punta de Tralca, que en conjunto no logran un tercio de las menciones.

Gráfico 18: Frecuencia menciones de problemas e iniciativas territoriales, taller territorial Territorio 2 y 3.



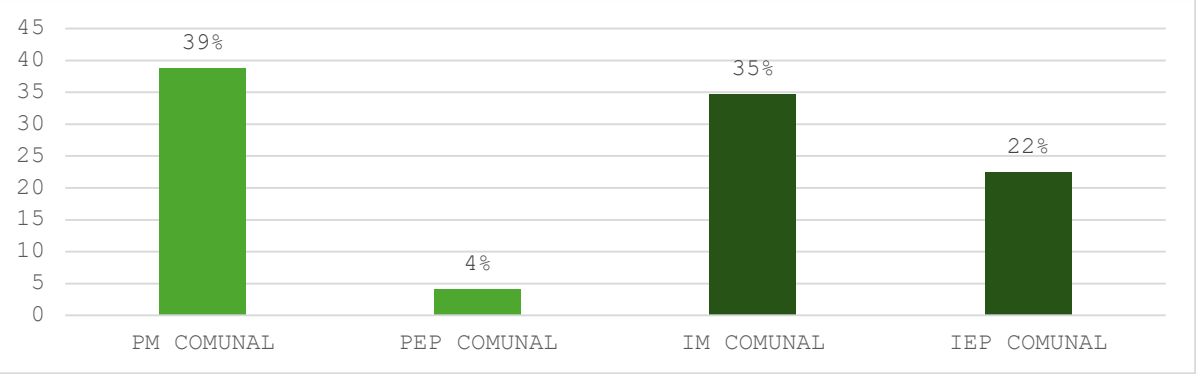
Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2 y 3.

Con respecto a las temáticas de Problemas de espacio público y de movilidad, la distribución porcentual fue de 53% de comentarios para categorías de la temática de Problemas de espacio público a nivel territorial, y un 47% para categorías de Problemas de movilidad.

Observando las iniciativas de espacio público y movilidad, la primera temática obtuvo un 65% de comentarios, en comparación al 35% de iniciativas de movilidad.

Se puede dar cuenta de una mayor importancia dada para problemas e iniciativas de espacio público, obteniendo más de la mitad de las menciones, con un 56%. Con un 43% de las menciones se encuentra la temática de problemas e iniciativas de movilidad. Contrario a lo visualizado en el territorio 1, en el territorio 2 y 3, se da cuenta de una mayor importancia asociada al espacio público. Esto se condice con las condiciones de movilidad diferentes en el territorio 1, que podrán ser apreciadas en el análisis de las temáticas correspondientes, más adelante. En comparación, se aprecia una mayor concentración de comentarios en problemas (71%), en comparación a iniciativas totales (28%)

Gráfico 19**:** Porcentaje menciones de problemas e iniciativas comunales, taller territorial Territorio 2 y 3.



Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2 y 3.

Existe una gran diferencia entre los comentarios emitidos por las/os participantes de los talleres con respecto a problemáticas de espacios públicos y de movilidad. El porcentaje de comentarios acerca de problemas de espacio público son de un 90%, versus un 10% de menciones a la temática de problemas de movilidad.

Con respecto al porcentaje de menciones a las categorías de la temática de iniciativas de espacios públicos, este es de un 61%, mientras que para las iniciativas de movilidad suman un 39%.

En suma, se puede detectar que se da una mayor importancia a la temática de problemas e iniciativas de movilidad, con un 74% de menciones, superando por varios puntos porcentuales la temática de iniciativas y problemas de espacio público (48 puntos porcentuales de diferencia). Cabe resaltar que se le da mucho menos prioridad a la temática de problemas de espacio público a nivel comunal, en comparación al resto de temáticas (4%), siendo bastante la diferencia incluso cuando se considera la temática de iniciativas de espacio público (22%). En suma, las temáticas de problemas e iniciativas de espacio público suman un 26%, por debajo del tercio de las menciones. Finalmente, se aprecia que se da mayor importancia a iniciativas que a problemas, considerando ambas temáticas (espacios públicos, y movilidad).

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE ESPACIO PÚBLICO TERRITORIAL, TERRITORIO 2 Y 3.

Tabla 41: Frecuencia Problemas de Espacio Público territorial, taller Territorio 2 y 3.

CATEGORIA	CUENTA PEP TERRITORIAL	%
5PEP Mal uso	11	17
6PEP Conflicto	9	14
1PEP Ausencia de plazas	8	13
2PEP Deterioro	6	9
4PEP Degradación ambiental	6	9
3PEP Deterioro de equipamiento	6	9
12PEP Otro	5	8
8PEP Falta de arborización	4	6
9PEP Ausencia de puntos limpios	4	6
10PEP Presencia de microbasurales	3	5
11PEP Mal uso de papeleros	1	2
7PEP Inactivo	1	2
Total general	64	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2 y 3.

Con respecto a la temática de Problemas de Espacio Público a nivel territorial, las/os asistentes priorizan en primer lugar la categoría Mal uso, con un 17% de preferencias. Se destaca esta problemática en el territorio de la intersección entre calle Las Balandras con Avenida Isidoro Dubournais, y Las Delicias con Av. Isidoro Dubournais. Se suma el territorio del "Humedal Totoral" en playa del banco central. Por otro lado, se menciona que en la quebrada Pinomar existiría tráfico de drogas. En calle José Narciso Aguirre, desde las intersecciones de Alcaldesa Mercedes Godoy hasta calle Libertad. Otros sectores mencionados serían la Playa Hanga Roa, calle Carrera Pinto, donde se estacionan autos en la calle, dificultando el tránsito. Por otro lado, se menciona que existen autos mal estacionados en calle Raúl Romero Erazo, con Libertad, en la esquina de la panadería Santa Gemita, en Torre de Orión, y en el Complejo Educacional Clara Solovera. Se menciona la calle Lobos Tranquilos con Carlos Sánchez; Avenida Central y Plaza los Mosaicos.

En segunda prioridad, se escoge la categoría Conflicto, con un 14% de las preferencias. En esta categoría se menciona conflicto por tomas en territorio Zañartu, quebrada Pinomar, Júpiter con José Narciso Aguirre, y territorio Punta de Tralca oriente. Se señalan conflictos en Plaza de armas, en territorio la puntilla, y Playa los Corsarios.

En tercera prioridad se encuentra la categoría Ausencia de plazas con un 13%. Se señala el territorio Zañartu, Punta de Tralca poniente, Cerco Largo, y en calle Del Pastor. En cuarto lugar, con un 6% cada una, se encuentran las categorías Deterioro, Degradación ambiental y Deterioro de equipamiento. Respecto al primero, se da cuenta de falta de iluminación en Los Tordos, desde Las Balandras hasta camino de Las Loicas; se señala como deterioro las heces de las gaviotas; se señala la posibilidad que se caiga un árbol en Avenida España con Pasaje 3.

Para la categoría Deterioro de equipamiento, se menciona que hay deterioro de bancas y basureros de las veredas en Subida los Lobos, en Plaza los Mosaicos, en Territorio Quisco Norte Poniente y en Quebrada Pinomar, donde no existe mobiliario habilitado. Por otra parte, se nombra el territorio de La Puntilla, donde faltarían bancas y basureros. Por último, se menciona falta de mobiliario en calle las Parcelas con Verdemar.

En la categoría Degradación ambiental, las/os asistentes mencionan el territorio de Quebrada Pinomar, Avenida España con Aguirre, Avenida España entre Pirineos Norte y Vista hermosa, Avenida Isidoro Dubournais entre las calles Lobos Tranquilos y Los Laberintos en la zona poniente, calle del Ejercito con Avenida Isidoro Dubournais, y Avenida Francia y Tralcamahuida.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE MOVILIDAD TERRITORIAL, TERRITORIO 2 Y 3.

Tabla 42**:** Frecuencia Problemas de Movilidad territorial, taller Territorio 2 y 3

CATEGORIA	CUENTA PM TERRITORIAL	%
9PM Ausencia de pavimentación	24	42
1PM Discontinuidad	7	12
3PEP Ausencia de condiciones para movilidad reducida	6	11
12PM Ausencia de ciclovías	5	9
11PM Vereda en mal estado	4	7
7PM Inexistencia de servicios de transporte colectivo	3	5
2PM Cruce inseguro	2	4
5PM Barrera	2	4
6PM Inexistencia de paraderos	1	2
13PM Otro	1	2
8PM Excesiva distancia a paraderos	1	2
10PM Vereda angosta	1	2
Total general	**57**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2 y 3.

Para la temática de Problemas de movilidad territorial, la primera prioridad corresponde a la categoría Ausencia de pavimentación, con un 42% de preferencia. Se señala que este problema está presente en todo el territorio de Quisco Alto; en calle Mayorazgo, por el territorio de Quebrada Pinomar; calle Los Tordos, desde las Balandras hasta Camino de Las Loicas; Pavimentación de calle las palmeras con subida Los Lobos; territorio La Puntilla sus calles y veredas; Avenida central, en las veredas; territorio Punta de Tralca poniente; el pasaje 3 con Avenida España; Pirineos Norte; Pasaje 2 y Centinela, la que se hace un socavón; de La Aurora con Crepúsculo; Lobos Tranquilos con Carlos Sánchez; Vía Láctea con Del León; Ana Luisa, Escorpión, Cruz del Sur; Playa Hanga Roa, hacia Club de yates, avenida Costanera y Costanera sur; sector Santa Luisa, y Territorio Lo Vásquez.

La segunda categoría con más menciones fue Discontinuidad, con 12% de preferencia. Las/os vecinos/as mencionan la falta de conexión entre Quisco Alto y Quisco Norte, específicamente en las calles Gabriela Mistral y El Bosque. También en plaza los Pingüinos, en Quebrada Pinomar, específicamente por la no pavimentación del Mayorazgo. En territorio las Pléyades, en calle Del Pastor.

En tercera priorización se encuentra la Categoría Ausencia de condiciones para movilidad reducida, con un 11% de menciones. Se reconocen los sectores de Quebrada Pinomar, Francia con Isidoro Dubournais, Isidoro Dubournais entre Lobos Tranquilos y Los Laberintos poniente y oriente, Las higueras y bajada El Laurel en ambos extremos.

Ausencia de ciclovías fue mencionada un 9%. Se reconoce la ausencia de ciclovías en Avenida El Quisco, Huallilemu, España y Francia. Además, en Avenida Central, de Punta de Tralca, hasta la playa; en bajada el Laurel y Avenida el Escritor.

Con un 7% de las preferencias, las/os asistentes al taller hacen mención a la categoría vereda en mal estado. Se reconocen los sectores de Las Higueras, Plaza Bellavista, Av. España, Pasaje 2 y Centinela como lugares con este problema.

Las categorías con 5% o menor porcentaje son las siguientes: La categoría Inexistencia de servicios de transporte público tuvo un 5% de comentarios. Se mencionan los sectores, Zañartu, La Puntilla, Del Pastor. Cruce inseguro y Barrera obtuvieron un 4% cada una. Se reconoce como cruce inseguro la intersección de Avenida Francia con Avenida España y el Sauce con Isidoro Dubournais. Se visibilizan barreras en Avenida España, Pasaje 2, Centinela, en el que se menciona que se hace un socavón producto de la rotura de una matriz de agua. Se nombra Cruz del sur con Orión.

Con un 2% cada una, se encuentran las categorías Inexistencia de paraderos, Otro, Excesiva distancia a paraderos y Vereda angosta. Se reconoce la inexistencia de paraderos en Avenida Pinomar, y excesiva distancia a paraderos en el tramo de Las Marinas hasta Quisco Centro. Se da cuenta de vereda angosta en Puente Seminario. En la categoría Otros, se reconoce falta de señaléticas en calle Las Parcelas con Verdemar.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE ESPACIO PÚBLICO TERRITORIAL, TERRITORIO 2 Y 3.

Tabla 43: Frecuencia Iniciativas de Espacio Público territorial, taller Territorio 2 y 3

CATEGORIA	CUENTA IEP TERRITORIAL	%
7IEP Señalización de lugares de interés turístico	7	23
6IEP Senderos en quebradas	7	23
1IEP Arborización nativa	4	13
2IEP Mobiliario urbano	4	13
3IEP Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada	4	13
5IEP Equipamiento e infraestructura deportiva	2	6
4IEP Juegos	2	6
8IEP Otro	1	3
Total general	**31**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2 y 3

En primera preferencia con un 23% cada una, se encuentran las categorías Señalización de lugares de interés turístico y Senderos en quebradas. Se menciona como propuesta la instalación de senderos en las quebradas Las Petras, Pinomar, Estero El Totoral (Puente Seminario), Quebrada Córdova y Quebrada Fernández. Se propone la señalización de lugares de interés turístico en Quebrada las Petras, Pinomar, Córdova y Estero El Totoral. También se propone instalar señalización a la entrada de Isla Negra, en el límite con El Tabo; en territorio Puente Seminario y en Avenida Isidoro Dubournais con Avenida del Escritor.

Con un 13% cada una (segunda preferencia), se encuentran, en segunda preferencia, las categorías Arborización nativa, Mobiliario urbano, e Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada. Se propone arborizar la Quebrada Pinomar, la quebrada del territorio Puente Seminario, Toda la Avenida Isidoro Dubournais y Avenida del Escritor. Se propone la instalación de mobiliario urbano en Miramar Alto y Júpiter, en el territorio de los terminales de buses Turbus y Pullman Bus, en Huallilemu cerca de la Hostal Norte, y en Avenida del Escritor. Se propone soterrar el cableado de la luminaria pública en calle Las Palmeras con Subida Los Lobos, toda Avenida España, Los Cipreses con Los Aromos, y el territorio Los Vásquez.

El 6% de las menciones cada una, tercera preferencia, se encuentran las categorías Equipamiento e infraestructura deportiva y Juegos. Para la primera, se propone la instalación de equipamiento deportivo en sede social Cerco Largo, y en Las Balandras en La Portada. En cuanto a Juegos, se propone villa los aromos, y el mejoramiento del equipamiento en la sede Las Higueras.

En cuarto lugar, con un 3% de menciones, se encuentra la categoría Otros. En esta categoría se proponen señaléticas de evacuación en playa Los Corsarios y la caleta de pescadores.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE MOVILIDAD TERRITORIAL, TERRITORIO 2 Y 3.

Tabla 44**:** Frecuencia Iniciativas de Movilidad territorial, taller Territorio 2 y 3.

CATEGORIA	CUENTA IM TERRITORIAL	%
7IM Pavimentación de calzadas	7	41
1IM Estacionamiento para bicicletas	3	18
5IM Construcción de ciclovía	2	12
2IM Habilitar acceso inclusivo	2	12
8IM Gestión de servicios a la comunidad	1	6
3IM Mejoramiento de condiciones peatonales	1	6
4IM Mejoramiento de veredas	1	6
Total general	17	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2 y 3.

Considerando la temática de Iniciativas de Movilidad territorial, la primera preferencia corresponde a la pavimentación de calzadas, con un 41% de las menciones. En cuanto a los comentarios de las/os asistentes, proponen pavimentación en todo el territorio de Quisco Alto, calle Mayorazgo en Quebrada Pinomar, Costanera de la Playa Hanga Roa, El Laurel Sur, territorio calle El Sauce y calle El Maitén.

En cuanto a la segunda y tercera prioridad se puede mencionar lo siguiente: en segunda preferencia, se encuentra la categoría Estacionamiento para bicicletas con un 18% de los comentarios. Se mencionan como puntos Miramar Alto y Júpiter. En tercera prioridad, con 12% de menciones para cada uno, están las categorías Construcción de ciclovías y Habilitar acceso inclusivo. Se propone habilitar acceso inclusivo en sede Las Higueras, y en calle El Sauce. Con respecto a la construcción de ciclovías, se propone todo el territorio de Isla Negra, priorizando Avenida Central e Isidoro Dubournais. También se menciona El Sauce, Loma Linda y El Laurel.

En última prioridad, con un 6% cada una, están las categorías Gestión de servicios a la comunidad, Mejoramiento de condiciones peatonales y Mejoramiento de veredas. Se propone el mejoramiento de condiciones peatonales en el territorio de Quebrada Las Higueras, en El Sauce; mejoramiento de veredas en todo el territorio de Isla Negra y Punta de Tralca, y gestión de servicios a la comunidad donde se nombran bancos, cajeros y almacenes.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE ESPACIO PÚBLICO COMUNAL, TERRITORIO 2 Y 3.

Tabla 45**:** Frecuencia Problemas de Espacio Público comunal, taller Territorio 2 y 3.

CATEGORIA	CUENTA PEP COMUNAL	%
2PEP Deterioro	1	50
5PEP Mal uso	1	50
Total general	2	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2 y 3.

En cuanto a Problemas de Espacio Público a nivel comunal, se mencionan el Deterioro y el Mal uso. Se menciona el territorio desde el Puente Córdova hasta Los Laberintos.

Análisis de Problemas de Movilidad comunal, Territorio 2 y 3.

Tabla 46**:** Frecuencia Problemas de Movilidad comunal, taller Territorio 2 y 3.

CATEGORIA	CUENTA PM COMUNAL	%
4PM Congestión	5	26
9PM Ausencia de pavimentación	3	16
2PM Cruce inseguro	3	16
12PM Ausencia de ciclovías	2	11
10PM Vereda angosta	2	11
3PM Ausencia de condiciones para movilidad reducida	2	11
11PM Vereda en mal estado	1	5
6PM Inexistencia de paraderos	1	5
Total general	19	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2 y 3.

Respecto de la temática de Problemas de Movilidad a nivel comunal, en primera prioridad las/os asistentes mencionan la categoría Congestión (26%). Se identifican los puntos desde La Portada hasta Avenida Tralcamahuida, principalmente en época estival.

En segundo lugar, se encuentran las categorías Cruce inseguro y Ausencia de pavimentación, con un 16% de las menciones, cada una. Se da cuenta de ausencia de condiciones para movilidad reducida en cruces a nivel comunal, y también en toda Avenida Isidoro Dubournais. Por otro lado, se menciona ausencia de pavimentación como problemática general a nivel comunal, asociado a la falta de alcantarillado. Como territorio específico se nombra Quisco Alto.

En tercera preferencia, con un 11% cada una, se encuentran las categorías Ausencia de condiciones para movilidad reducida, Vereda angosta y Ausencia de ciclovías. Respecto a la primera, existe una preocupación especialmente para adultos mayores. Se menciona como tramo, desde el Puente Córdova hasta la calle Los Laberintos. En este último tramo se reconoce el problema de veredas angostas. *Finalmente* se da cuenta de falta de ciclovías en las calles y avenidas estructurantes de toda la comuna, en especial en Avenida Isidoro Dubournais.

Finalmente, con un 5% cada una, se encuentran las categorías Inexistencia de paraderos y Veredas en mal estado. En la primera, se comenta que los paraderos no cumplen con la norma, y no están bien ejecutados. Respecto de la segunda, no se emiten comentarios.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE ESPACIO PÚBLICO COMUNAL, TERRITORIO 2 Y 3.

Tabla 47**:** Frecuencia Iniciativas de Espacio Público comunal, taller Territorio 2 y 3.

CATEGORIA	CUENTA IEP COMUNAL	%
1IEP Arborización nativa	3	27
3IEP Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada	3	27
8IEP Otro	2	18
7IEP Señalización de lugares de interés turístico	1	9
2IEP Mobiliario urbano	1	9
6IEP Senderos en quebradas	1	9
Total general	11	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2 y 3.

En primera prioridad, con un 27% de menciones cada una, se encuentran las categorías Arborización nativa e Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada. Respecto de la primera, se menciona que debe existir una estabilidad/sostenibilidad de la arborización a través de los años. Respecto de la segunda, se menciona que debiese realizarse una "limpieza" del cableado en la comuna. Además, se señala que la iluminación debería ser alimentada por energía solar.

En segundo lugar, se menciona la categoría Otro, con un 18% de menciones. Se señala el problema transversal de la construcción de alcantarillado a nivel comunal. Además, se agrega la necesidad de contar con puntos de evacuación y la propuesta de tomar acciones respecto a árboles "en mal estado".

En tercer lugar, con un 9% cada una, se encuentran las categorías Mobiliario urbano, Senderos en Quebradas y Señalización de lugares de interés turístico. Respecto de la primera, se señala que debiesen existir papeleros en Avenida Huallilemu y en el borde costero. Respecto de los senderos, se nombra la Quebrada el Batro como territorio propuesto. Finalmente, se proponen señaléticas a nivel comunal, sin especificar en qué sectores.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE MOVILIDAD COMUNAL, TERRITORIO 2 Y 3.

Tabla 48**:** Frecuencia Iniciativas de Movilidad comunal, taller Territorio 2 y 3.

CATEGORIA	CUENTA IM COMUNAL	%
7IM Pavimentación de calzadas	3	18
10IM Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero	3	18
5IM Construcción de ciclovía	3	18
4IM Mejoramiento de veredas	1	6
9IM Implementación de espacios para la gente en las calles	1	6
8IM Gestión de servicios a la comunidad	1	6
11IM Otro	1	6
3IM Mejoramiento de condiciones peatonales	1	6
1IM Estacionamiento para bicicletas	1	6
2IM Habilitar acceso inclusivo	1	6
6IM Definición de zona de tránsito calmado	1	6
Total general	17	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 2 y 3.

Para la temática de Iniciativas de Movilidad a nivel comunal, se priorizan, con un 18% cada una las categorías Construcción de ciclovías, Pavimentación de calzadas y Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero. Las/os asistentes proponen la construcción de una ciclovía en toda Avenida Isidoro Dubournais, en Avenida Central (Isla Negra), Avenida Tralcamahuida, Huallilemu, Avenida Francia, Avenida España y José Narciso Aguirre. Se plantea la pavimentación de toda la costanera, desde la puntilla a playa de Punta de Tralca, pasaje 3, Pirineos y Cruz del Sur. Con respecto a la última categoría, se propone unir el borde entre territorio la puntilla, avenida El Quisco, entre Posa Azul y playa Las Conchitas.

En segunda prioridad con un 6% se encuentran varias categorías. Se cuentan Estacionamiento para bicicletas, Habilitar acceso inclusivo, Mejoramiento de condiciones peatonales, Mejoramiento de veredas, Definición de zona de tránsito calmado, Gestión de servicios a la comunidad, Implementación de espacios para la gente en las calles, y Otros. Las/os asistentes no dan comentarios para las categorías Habilitar acceso inclusivo, ni Mejoramiento de condiciones

peatonales. Por otro lado, se propone instalar estacionamientos para bicicletas en las áreas donde se encuentran los paraderos. Se propone el mejoramiento de veredas en toda la Avenida Isidoro Dubournais y en el borde costero. Se propone definir como zona de tránsito calmado Avenida España y Vía Láctea. Se propone descentralizar los servicios a la comunidad en toda la comuna, en los sectores periféricos como Quisco Alto, por ejemplo. Las/os asistentes proponen la construcción de lugares de esparcimiento en las calles. Por último, en la categoría Otros, se menciona buscar alternativas viales a Avenida Isidoro Dubournais.

TALLER TERRITORIO 4.

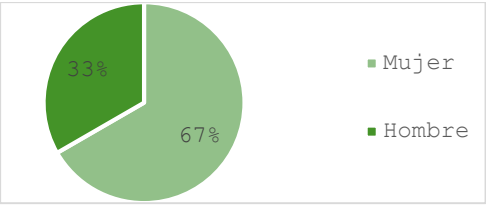
Figura 37**:** Taller territorial – Territorio 4.

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 4.

Se realizó un taller el día 18 de octubre del 2023 para el Territorio 4 correspondiente a El Totoral, en el que asistieron 7 personas. Este se realizó en el comedor de la Escuela Básica El Totoral, y se constituyeron dos mesas para este taller.

Diagrama 6**:** Asistencia por sexo, taller territorial Territorio 4.

Sexo	Cuenta
Mujer	4
Hombre	2
Total	6



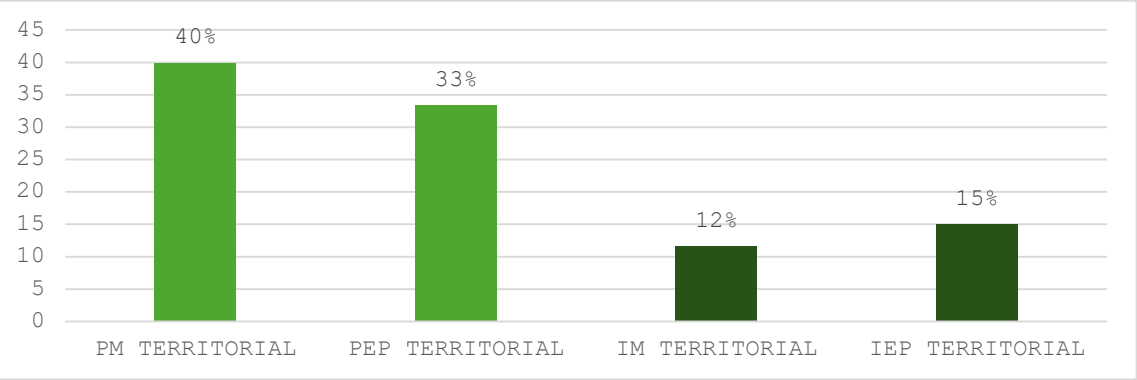
Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 4.

En cuanto a la asistencia por sexo, se da cuenta de una mayor participación de mujeres en el taller, con un total de 67%. Mientras tanto, los hombres contaron con una participación de 33%.

La predominancia de asistencia de mujeres por sobre hombres (esta vez, bastante marcada), sigue en la misma línea que en los talleres de los territorios 1, 2 y 3.

Con respecto a los comentarios emitidos, estos se concentraron solo en el territorio de El Totoral, dando cuenta de la priorización completa en el territorio que habitan los participantes del taller territorial.

Gráfico 20: Porcentaje menciones de problemas e iniciativas de Espacio Público y Movilidad territorial, taller territorial Territorio 4.



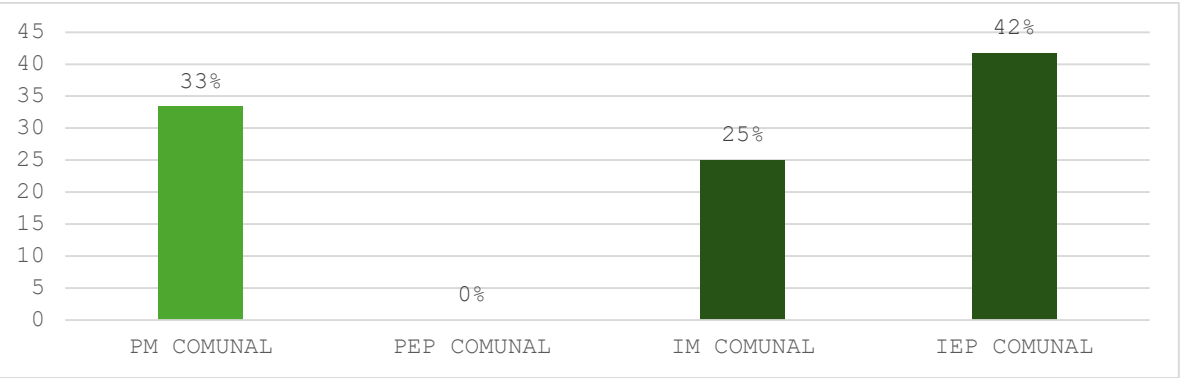
Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 4.

Con respecto a los comentarios de las temáticas de Problemas de Espacio Público y de Movilidad a nivel territorial, se da cuenta de un 55% de menciones a Problemas de Movilidad territorial, versus un 45% de Problemas de Espacio Público en el mismo nivel.

Para las temáticas de Iniciativas de Espacio Público y de Movilidad, la primera obtuvo un 56% de preferencias, mientras que la segunda, un 44%.

Haciendo un análisis aditivo, se aprecia una mayor concentración de comentarios refiriéndose a problemáticas (73%) en comparación a iniciativas (27%), sean estas de espacios públicos como de movilidad, bastante marcada (con 46 puntos porcentuales de diferencia). De todas las temáticas analizadas, un 12% se refiere a menciones de iniciativas de movilidad, siendo la categoría con menor menciones, comparando con el resto; le siguen las iniciativas de espacio público, con un 15%. En conjunto, ambas suman un 27% de menciones. En contraste, un 73% de menciones se concentran en problemas e iniciativas de espacio público y movilidad, teniendo la temática de problemas de movilidad, la mayor cantidad de menciones en comparación con el resto (40%).

Gráfico 21: Porcentaje menciones de Iniciativas y Problemas de Espacio Público y Movilidad territorial, taller territorial Territorio 4.



Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 4.

Respecto a temáticas de iniciativas, se visualiza un total de 62% de menciones para Iniciativas de Espacio Público, y un 38% de menciones a Iniciativas de Movilidad.

Con respecto a los Problemas de Espacio Público y de Movilidad a nivel comunal, solo existen 4 menciones a la temática PM, y 0 para PEP.

Llama la atención que, en las temáticas de problemas, y a nivel general, la categoría de problemas de espacio público comunal no recibió ninguna mención, mientras que las iniciativas de espacio público concentran la mayor cantidad de comentarios en comparación al resto de temáticas. De este modo, solo un 33% de menciones corresponden a problemas, y específicamente, de movilidad. Por otra parte, considerando las temáticas de iniciativas de espacio público y movilidad, estas suman un 67% de menciones.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE ESPACIO PÚBLICO TERRITORIAL, TERRITORIO 4.

Tabla 49**:** Frecuencia Problemas de Espacio Público territorial, taller Territorio 4.

CATEGORIA	CUENTA PEP TERRITORIAL	%
2PEP Deterioro	4	20
7PEP Inactivo	2	10
1PEP Ausencia de plazas	2	10
8PEP Falta de Arborización	2	10
10PEP Presencia de microbasurales	2	10
4PEP Degradación ambiental	2	10
5PEP Mal uso	2	10
3PEP Deterioro de equipamiento	1	5
12PEP Otro	1	5
9PEP Ausencia de puntos limpios	1	5
6PEP Conflicto	1	5
Total general	20	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 4.

Al analizar la frecuencia de las menciones de las categorías correspondientes a Problemas de Espacio Público, la primera prioridad mencionada es Deterioro con un 20%. En segunda prioridad se encuentran las categorías Inactivo, Ausencia de plazas, Falta de arborización, Presencia de microbasurales, Degradación ambiental, Mal uso, con un 10% cada una.

Con respecto a la categoría Ausencia de plazas, las/os asistentes mencionan que no hay parques, o son privados. Además, se menciona que se deben mejorar juegos infantiles en plazas. Se menciona la falta de espacios públicos y en Estero Totoral y Carvajal. Se menciona una falta de asociación público-privada.

Respecto de la categoría Degradación ambiental, se señala el centro urbano de El Totoral, específicamente en el territorio de la Escuela Básica El Totoral. Se menciona que se estacionan autos en las veredas del territorio de la Escuela. En el mismo territorio se da cuenta que se requiere de un lugar seguro para estacionar el bus escolar. Se visualiza falta de arborización en las quebradas Carvajal y Totoral, y en el centro urbano del territorio.

Por último, con un 5% de menciones, cada una, se encuentran las categorías Deterioro de equipamiento, Conflicto, Ausencia de puntos limpios, Otro. Se emiten comentarios considerando deterioro de equipamiento señalizando el territorio de la Escuela. Finalmente, se señala la ausencia de puntos limpios en todo el territorio de la carretera y en lugares poblados.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE MOVILIDAD TERRITORIAL, TERRITORIO 4.

Tabla 50**:** Frecuencia Problemas de Movilidad territorial, taller Territorio 4.

CATEGORIA	CUENTA PM TERRITORIAL	%
7PM Inexistencia de servicios de transporte colectivo	6	25
10PM Vereda angosta	3	13
9PM Ausencia de pavimentación	2	8
3PM Ausencia de condiciones para movilidad reducida	2	8
12PM Ausencia de ciclovías	2	8
4PM Congestión	2	8
6PM Inexistencia de paraderos	2	8
5PM Barrera	1	5
11PM Vereda en mal estado	1	4
8PM Excesiva distancia a paraderos	1	4
2PM Cruce inseguro	1	4
1PM Discontinuidad	1	4
Total general	**24**	100

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 4.

Con respecto a la temática de Problemas de Movilidad territorial, la categoría más mencionada es Inexistencia de servicio de transporte colectivo (25%). Como comentarios, se da cuenta que solo existe en la carretera y no existe locomoción en calles aleñadas, y que en el centro urbano las veredas son angostas y con postes obstaculizando el paso.

En segundo lugar, se encuentra la categoría Vereda angosta 13%. Se menciona que la angostura de estas no permite un tránsito adecuado.

En tercer lugar, con un 8% cada una, se ubican las categorías Ausencia de condiciones para movilidad reducida, Congestión, Inexistencia de paraderos y Ausencia de ciclovías. Se menciona que existe congestión vehicular en horario de entrada y salida de la Escuela. También se menciona que existe una falta de paraderos en la carretera, y que, en los paraderos existentes, no hay suficiente iluminación y están en mal estado. Se menciona ausencia de pavimentación en el territorio del cruce antiguo hasta el fundo Volpato; camino antiguo Huallilemu; camino antiguo hasta algarrobo y la explanada hasta Loma Verde. Por último, se menciona falta de ciclovías en el territorio del centro urbano, Loma verde, hasta llegar a Punta de Tralca.

Las categorías menos referidas, con un 4% cada una, son, Discontinuidad, Cruce inseguro, Barrera, Excesiva distancia entre paraderos, y Vereda en mal estado. Se identifica barrera en avenida Huallilemu, considerando que no existe continuidad de esta hacia El Totoral. También se menciona que no hay veredas en algunos lugares aledaños a la Escuela El Totoral.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE ESPACIO PÚBLICO TERRITORIAL, TERRITORIO 4.

Tabla 51: Frecuencia Iniciativas de Espacio Público territorial, taller Territorio 4.

CATEGORIA	CUENTA IEP TERRITORIAL	%
6IEP Senderos en quebradas	3	33
2IEP Mobiliario urbano	3	33
1IEP Arborización nativa	2	22
3IEP Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada	1	11
Total general	9	100

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 4.

Con respecto a la temática de Iniciativas de Espacio Público a nivel territorial, en primera prioridad se identifican las categorías Mobiliario urbano y Senderos en quebradas con un 33% cada una. Se propone instalación de mobiliario habilitando miradores y parques. También se proponen hacer senderos en los esteros Carvajal y Totoral.

En segunda prioridad, con un 22% se encuentra la categoría Arborización nativa, refiriéndose a todo el territorio de El Totoral. Finalmente, con un 11% la tercera categoría más mencionada es Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE MOVILIDAD TERRITORIAL, TERRITORIO 4.

Tabla 52: Frecuencia Iniciativas de Movilidad territorial, taller Territorio 4.

CATEGORIA	CUENTA IM TERRITORIAL	%
8IM Gestión de servicios a la comunidad	2	29
3IM Mejoramiento de condiciones peatonales	2	29
6IM Definición de zona de tránsito calmado	1	14
1IM Estacionamiento para bicicletas	1	14
5IM Construcción de ciclovía	1	14
Total general	**7**	100

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 4.

Al analizar la temática de Iniciativas de Movilidad a nivel territorial, las categorías Mejoramiento de condiciones peatonales y Gestión de servicios a la comunidad, con un 29% cada una. Con respecto a las condiciones peatonales, se propone mejorar las veredas y las señaléticas peatonales. Con respecto a acercar los servicios a la comunidad, se menciona expandir a educación media la Escuela El Totoral (que actualmente cuenta solo con educación básica). Además, se propone la instalación de una feria/mercado para la venta de producción de la zona, como miel, huevos, mermeladas, hortalizas, etc.

En segundo lugar, con un 14% cada una, se encuentran las categorías, Estacionamiento para bicicletas, Construcción de ciclovía, y Definición de zona de tránsito calmado. Las/os vecinos/as proponen una ciclovía que conecte el camino costero hasta la salida a la autopista en dirección a Casablanca.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE ESPACIO PÚBLICO COMUNAL, TERRITORIO 4.

Con respecto a la Temática de Problemas de Espacio Público a nivel comunal, no existen comentarios para ninguna categoría de esta.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE MOVILIDAD COMUNAL, TERRITORIO 4.

Tabla 53**:** Frecuencia Problemas de Movilidad comunal, taller Territorio 4.

CATEGORIA	CUENTA PM COMUNAL	%
1PM Discontinuidad	1	25
4PM Congestión	1	25
11PM Vereda en mal estado	1	25
12PM Ausencia de ciclovías	1	25
Total general	**4**	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 4.

En la temática de Problemas de Movilidad a nivel comunal se hacen comentarios a 4 categorías con solo un comentario (25% cada una). Las categorías mencionadas son, Discontinuidad, Congestión, Vereda en mal estado, Ausencia de ciclovías. Se comenta la falta de ciclovías en toda la comuna, en vías estructurantes.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE ESPACIO PÚBLICO COMUNAL, TERRITORIO 4.

Tabla 54**:** Frecuencia Iniciativas de Espacio Público comunal, taller Territorio 4.

CATEGORIA	CUENTA IEP COMUNAL	%
7IEP Señalización de lugares de interés turístico	2	40
3IEP Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada	1	20
1IEP Arborización nativa	1	20
2IEP Mobiliario urbano	1	20
Total general	**5**	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 4.

Con respecto a las Iniciativas de Espacio Público a nivel comunal, en primera prioridad se menciona la señalización de lugares de interés turístico (40%), en el que se proponen como puntos importantes para El Totoral en la playa Los Corsarios, territorio El Batro, Avenida Francia con Avenida Isidoro Dubournais, Playa Hanga Roa/Las Conchitas, Poza Azul, Cruce Punta de Tralca con Camino al Totoral, Avenida Central con Isidoro Dubournais en Isla Negra.

En segundo lugar, con un 20% cada uno, Arborización nativa, Mobiliario urbano, Iluminación pública con instalación. Se propone arborizar con flora nativa las quebradas de la comuna y en áreas verdes. Por último, se propone soterrar la iluminación pública en todo el borde costero.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE MOVILIDAD COMUNAL, TERRITORIO 4.

Tabla 55**:** Frecuencia Iniciativas de Movilidad comunal, taller Territorio 4.

CATEGORIA	CUENTA IM COMUNAL	%
1IM Estacionamiento para bicicletas	1	33,3
8IM Gestión de servicios a la comunidad	1	33,3
9IM Implementación de espacios para la gente en las calles	1	33,3
Total general	3	100%

Fuente: Elaboración propia, taller territorial Territorio 4.

En la temática de Iniciativas de Movilidad a nivel comunal, solo se mencionan tres categorías: Estacionamiento para bicicletas, Gestión de servicios a la comunidad, e Implementación de

espacios para la gente en las calles. Se proponen servicios y ferias, y espacios de encuentro para la gente.

RESULTADOS TALLERES FOCALES.

En esta sección se presentan los resultados de los talleres focales realizados. Los grupos seleccionados son de gran importante para el desarrollo socio territorial de la comuna y, por lo tanto, para la formulación del PIIMEP.

Se realiza un taller focal con concejales, entendiendo que son representantes de la sociedad civil electos en un proceso democrático. Se realiza un taller focal con la temática de desarrollo económico y turismo, considerando la importancia del turismo en el desarrollo económico de la comuna, siendo uno de los rubros que más ingresos aporta a esta. También se realiza un taller focal con participación de personas con discapacidad con el fin de tomar en cuenta las opiniones, problemáticas visibilizadas e iniciativas propuestas por este grupo poblacional, apuntando siempre al desarrollo territorial inclusivo.

TALLER FOCAL CONCEJALES.

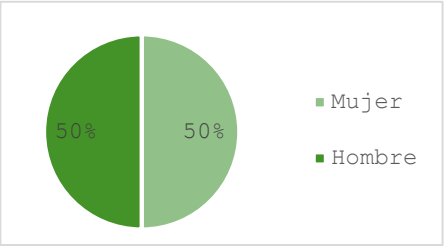
Figura 38**:** Taller focal concejales.

Fuente: Elaboración propia, taller focal concejales.

El taller focal con concejales se llevó a cabo en dos instancias, los días 21 y 28 de noviembre del 2023, en el auditorio municipal de la Municipalidad de El Quisco. En total, participaron cuatro concejales, dos hombres y dos mujeres, siendo este el único taller de los territoriales y focales en contar con esta distribución de asistencia por sexo.

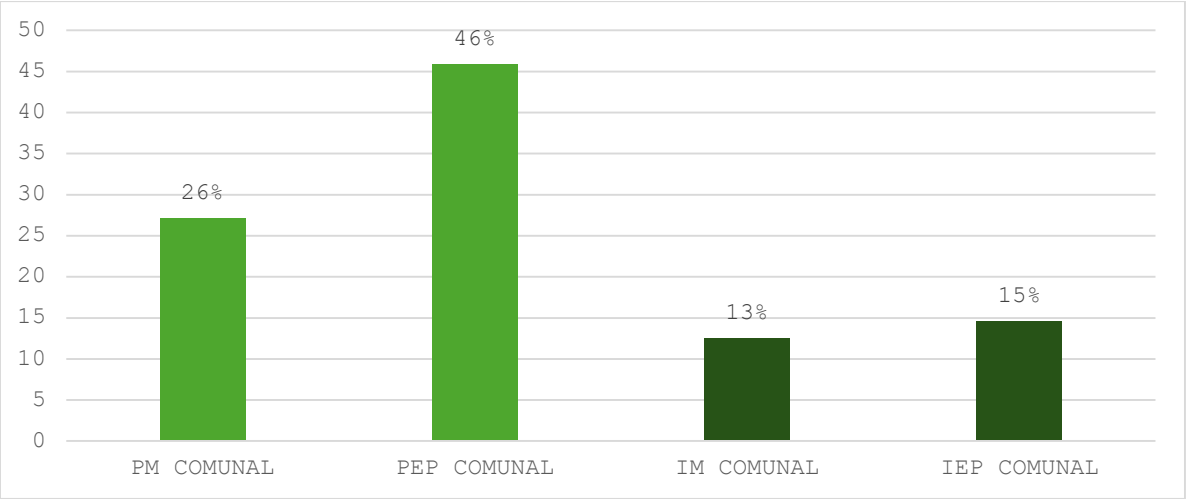
Diagrama 7**:** Asistencia por sexo, taller focal concejales.

Sexo	Cuenta
Mujer	2
Hombre	2
Total	4



Fuente: Elaboración propia, taller focal concejales.

Gráfico 22**:** Porcentaje menciones de Problemas e Iniciativas de Espacio Público y Movilidad focal concejales.



Fuente: Elaboración propia, taller focal concejales.

Con respecto a los comentarios emitidos sobre problemas de espacio público y problemas de movilidad a nivel comunal, un 63% se refieren a la primera temática y un 37% a la segunda temática.

Al observar los comentarios de las temáticas de iniciativas de espacio público y de movilidad a nivel comunal, un 54% se refiere a la primera temática y un 46% a la segunda.

En conclusión, se destaca que casi la mitad de los comentarios emitidos hacen referencia a problemas de espacio público (46%), en comparación a las menciones a problemas de movilidad que concentran un 26% del total de todas las temáticas abordadas. De todas maneras, la suma de ambas temáticas de problemas suma un 72%, en comparación al 28% de la suma de iniciativas, tanto de espacios públicos y movilidad, lo que da cuenta de que las/os asistentes visualizan una gran cantidad de problemas y proponen una menor cantidad de iniciativas.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE ESPACIO PÚBLICO, GRUPO FOCAL CONCEJALES.

Tabla 56**:** Frecuencia Problemas de Espacio Público. Taller focal concejales.

CATEGORIA	CUENTA PEP COMUNAL	%
5PEP Mal uso	6	27%
9PEP Ausencia de puntos limpios	3	14%
4PEP Degradación ambiental	3	14%
7PEP Inactivo	2	9%
10PEP Presencia de micro basurales	2	9%
6PEP Conflicto	2	9%
12PEP Otro	1	5%
3PEP Deterioro de equipamiento	1	5%
8PEP Falta de arborización	1	5%
1PEP Ausencia de plazas	1	5%
Total general	**22**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller focal concejales.

Con respecto a los comentarios de las distintas categorías de la temática Problemas de Espacio Público comunal, se prioriza en primer lugar Mal uso, con un 27% de las menciones. Las/os concejales/as se refieren a mal uso en la plaza cerca de caleta de pescadores; se visibilizan

deposiciones humanas en plazas o espacios públicos, especialmente en la plaza de armas y en la calle Cruz del sur. Se refieren a talleres mecánicos en general, y en espacial al que está ubicado en Calle Narciso Aguirre con Valparaíso.

En segunda priorización, se encuentran las categorías Degradación ambiental y Ausencia de puntos limpios con un 14% cada una. En cuanto a la primera, se menciona la calle Cruz el Sur; además, se menciona que suelen existir paisajes polvorientos y descuidados que conllevan a enfermedades como el asma, y problemas con insectos. Respecto de la segunda categoría, se mencionan los sectores, El Totoral, Isla Negra, la playa de Punta de Tralca, y el territorio frente a la Playa los Corsarios.

En tercera prioridad con un 9% cada una, se menciona que existen conflictos por las calles aledañas a Avenida costanera, en Avenida Central de Isla Negra. También se mencionan conflictos por vehículos estacionados en veredas. En cuanto a la categoría Inactivo, se menciona que se pierde identidad en zonas de paseo tradicionales, como lo es el territorio de la caleta de pescadores y sus calles aledañas, y también en Isla Negra. Por último, se detectan microbasurales en calle La Aurora y en la subida al Totoral por el camino antiguo.

Por último, con un 5% se las menciones, se encuentran las categorías Ausencia de plazas, Deterioro de equipamiento, Falta de arborización, y Otros. Respecto de la primera, se visibiliza falta de demarcaciones de plaza, arborización nativa y conservación natural en calle De la Aurora. En cuanto al deterioro de equipamiento, se menciona que falta luminarias en las comunidades Las Hortensias y Flor del Mar. Finalmente, en la categoría otros, se menciona la falta de estacionamientos a nivel comunal.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE MOVILIDAD, GRUPO FOCAL CONCEJALES.

Tabla 57**:** Frecuencia Problemas de Movilidad. Taller focal concejales.

CATEGORIA	CUENTA PM COMUNAL	%
11PM Vereda en mal estado	3	23%
1PM Discontinuidad	2	15%
12PM Ausencia de ciclovías	2	15%
10PM Vereda angosta	1	8%
9PM Ausencia de pavimentación	1	8%
2PM Cruce inseguro	1	8%
3PM Ausencia de condiciones para movilidad reducida	1	8%
6PM Inexistencia de paraderos	1	8%
7PM Inexistencia de servicios de transporte colectivo	1	8%
Total general	**13**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller focal concejales.

Para la temática de Problemas de movilidad a nivel comunal, se menciona en primera prioridad la categoría Vereda en mal estado, con un 23% de los comentarios emitidos. Se menciona que existen veredas en mal estado en el territorio Quisco alto, en calles San Felipe y San Esteban y por calle Narciso Aguirre.

En segunda prioridad se encuentran las categorías Discontinuidad y Ausencia de ciclovías, con un 15% cada una. Se menciona que no hay una continuidad en la posibilidad de tránsito de bicicletas. Además, se menciona que no existen vialidades de conexión intercomunal que puedan

evitar la problemática de discontinuidad por la falla de los puentes Seminario y El Batro. Por otro lado, se menciona que no existen ciclovías a nivel comunal, principalmente en Avenida Isidoro Dubournais.

En tercera y última prioridad, con un 8% de los comentarios cada una, se encuentran las categorías Cruce inseguro, Ausencia de condiciones para movilidad reducida, Inexistencia de paraderos, Inexistencia de servicios de transporte colectivo, Ausencia de pavimentación y Vereda angosta. Con respecto a la primera, se menciona la curva que se encuentra frente a la iglesia de El Totoral como cruce inseguro. También se da cuenta de ausencia de condiciones para movilidad reducida en el territorio Playa los Corsarios. Se menciona que faltan paraderos en el territorio El Totoral. A nivel comunal se reconoce la inexistencia de servicios de transporte colectivo que conecten múltiples sectores de la comuna. Finalmente, se da cuenta de dificultades en el normal paso de vecinos del territorio El Totoral, ya que existen postes en la vereda frente a la Escuela El Totoral.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE ESPACIO PÚBLICO, GRUPO FOCAL CONCEJALES.

Tabla 58**:** Frecuencia Iniciativas de Espacio Público. Taller focal concejales.

CATEGORIA	CUENTA IEP COMUNAL	%
5IEP Equipamiento de infraestructura deportiva	2	29%
7IEP Señalización de lugares de interés turístico	1	14%
6IEP Senderos en quebradas	1	14%
3IEP Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada	1	14%
1IEP Arborización nativa	1	14%
4IEP Juegos	1	14%
Total general	**7**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller focal concejales.

Al analizar la temática de iniciativas de espacio público propuestas por las/os concejales nos encontramos que en primera prioridad se encuentra la categoría Equipamiento de infraestructura deportiva (29%), proponiendo su instalación en plazas existentes.

En segundo lugar, con un 14% cada una, se encuentran las categorías Arborización nativa, Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada. En esta última, se propone su instalación en toda la comuna, focalizada en sectores de interés turístico. También se da cuenta de la categoría Juegos, focalizados en plazas existentes. Por otro lado, se mencionan las categorías Senderos en quebradas, y finalmente la categoría Señalización de lugares turísticos, en toda la comuna, principalmente en sectores turísticos y con valor ambiental.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE MOVILIDAD, GRUPO FOCAL CONCEJALES.

Tabla 59**:** Frecuencia Iniciativas de Movilidad. Taller focal concejales.

CATEGORIA	CUENTA IM COMUNAL	%
5IM Construcción de ciclovía	2	33%
10IM Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero	1	17%
6IM Definición de zona de tránsito calmado	1	17%
3IM Mejoramiento de condiciones peatonales	1	17%
1IM Estacionamiento para bicicletas	1	17%
Total general	**6**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller focal concejales.

En cuanto a la temática de Iniciativas de Movilidad, la categoría con mayor cantidad de menciones es Construcción de ciclovía, con un 33%. En esta se propone mejorar la conectividad de la comuna, generando nuevas vialidades. También se propone la construcción de una ciclovía que conecte el borde costero, y que se extienda por vialidades anexas.

Finalizando, con un 17% cada una, se encuentran las categorías Estacionamiento para bicicletas, Mejoramiento de condiciones peatonales, Definición de zona de tránsito calmado y Mejoramiento de la experiencia de movilidad peatonal en el borde costero. Con respecto a la primera categoría se menciona que es complementaria a la categoría Construcción de ciclovía lo que, en conjunto mejoraría la conectividad comunal. También se propone definir tránsito calmado en vialidades paralelas a Avenida Isidoro Dubournais, y también cerca de la carretera. Por último, se propone la conexión de todo el borde costero, para dar fomento al tránsito en el área.

Taller focal desarrollo económico y turismo.

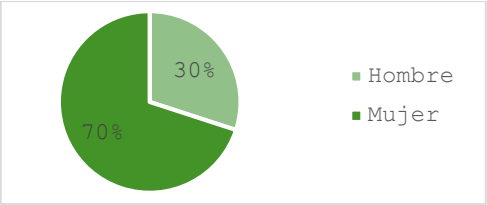
Figura 39**:** Taller focal desarrollo económico y turismo.

Fuente: Elaboración propia, taller focal desarrollo económico y turismo.

El taller focal de desarrollo económico y turístico se desarrolló el día 17 de octubre del 2023, en el salón principal del Ex Hotel Italia. Se contó con la participación de 10 personas, 7 mujeres y 3 hombres, existiendo una diferencia sustancial de asistencia entre hombres y mujeres, en la que predominan las mujeres con más de un tercio.

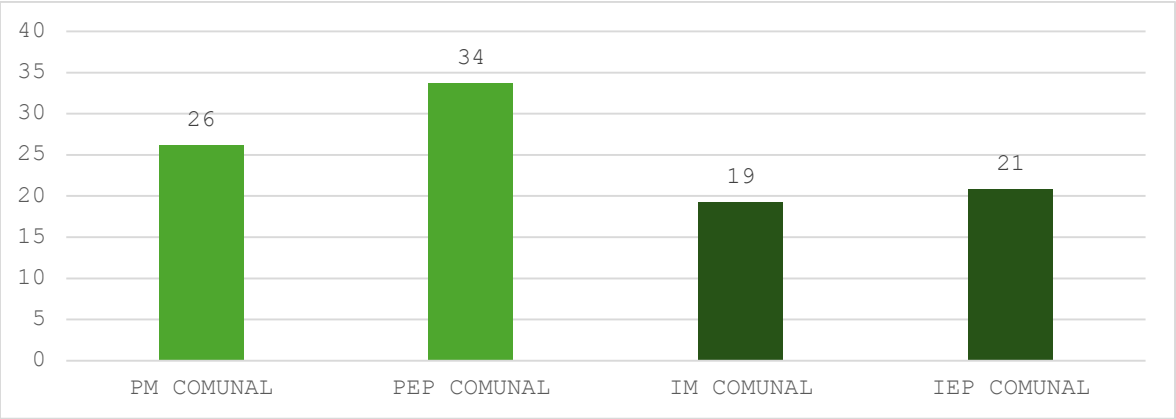
Diagrama 8**:** Asistencia por sexo, taller focal desarrollo económico y turismo.

Sexo	Cuenta
Hombre	3
Mujer	7
Total	10



Fuente: Elaboración propia, taller focal desarrollo económico y turismo.

Gráfico 23: Porcentajes menciones de Problemas e Iniciativas de Espacio Público y Movilidad. Taller focal desarrollo económico y turismo.



Fuente: Elaboración propia, taller focal desarrollo económico y turismo.

Con respecto a las temáticas de Problemas de Espacio Público y Movilidad, las menciones fueron un 56% de Problemas de Espacio Público, y un 44% de Problemas de Movilidad.

Respecto de las temáticas de las iniciativas de espacio público y movilidad, se observa un 52% de menciones a iniciativas de espacio público, y para las últimas, un 48%.

Tal y como se ve en el gráfico, existe una mayor propensión a señalar problemas de espacio público, en comparación a la visualización de problemas de movilidad. Con respecto a las iniciativas se da cuenta de que las iniciativas de movilidad son las menos mencionadas en comparación a las de espacio público y en comparación al resto de temáticas (19%). Por otro lado, la visualización de problemas (60%) en comparación a la propuesta de iniciativas (40%) implica una diferencia de 20 puntos porcentuales.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE ESPACIO PÚBLICO, GRUPO FOCAL DESARROLLO ECONÓMICO Y TURISMO.

Tabla 60: Frecuencia Problemas de Espacio Público. Taller focal desarrollo económico y turismo.

CATEGORIA	CUENTA PEP COMUNAL	%
5PEP Mal uso	15	24%
4PEP Degradación ambiental	9	14%
1PEP Ausencia de plazas	8	13%
9PEP Ausencia de puntos limpios	7	11%
6PEP Conflicto	7	11%
2PEP Deterioro	6	10%
8PEP Falta de arborización	3	5%
10PEP Presencia de micro basurales	2	3%
12PEP Otro	2	3%

3PEP Deterioro de equipamiento	2	3%
7PEP Inactivo	1	2%
11PEP Mal uso de papeleros	1	2%
Total general	**63**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller focal desarrollo económico y turismo.

Para la temática de Problemas de Espacios Públicos, se identifica en primera prioridad la categoría Mal uso (24%). Se comenta como problema la presencia de personas en situación de calle en Plaza Yungay; autos mal estacionados en el territorio de Mampato; se observa mal uso en Avenida Isidoro Dubournais, desde calle Porvenir hasta José Narciso Aguirre; Se da cuenta de autos mal estacionados en Avenida Francia Poniente hasta Alcaldesa Mercedes, Godoy de P.; en Playa Hanga Roa y Conchitas, donde se observan personas en situación de calle; en calle Del Alba, se visibilizan autos mal estacionados; En territorio mampato se menciona una sensación de inseguridad en la noche; en plaza de armas en territorio de ferias artesanales, se da cuenta de personas en situación de calle, drogas, inseguridad y falta de basureros; se mencionan autos mal estacionados en territorio Plaza Yungay; se reconocen los perros en la calle; mal uso en borde costero, y en los baños públicos; en territorio avenida Central con Don Hernán, donde hay perros en la calle que impiden el paso a pie; finalmente, se menciona mal uso del espacio público en el territorio de la costanera, en Diamante azul con Pablo Neruda.

En segunda prioridad se encuentra la categoría Degradación ambiental con un 14% de menciones. Frente a esta categoría, se comenta que existe degradación ambiental en calles aledañas a la costanera, con degradación por atochamiento en temporada alta. Se mencionan las veredas de Avenida Isidoro Dubournais, desde Cruz del Sur hasta El dólar. También se menciona una mala experiencia por falta de áreas verdes en Avenida Isidoro Dubournais, Avenida Central oriente, desde Don Hernán hasta Costa Azul, Avenida Central en Punta de Tralca y en la Costanera por el territorio de Puente del Batro.

Por otro lado, se da cuenta de falta de plazas y plazas (13%) sin equipamiento, o sin juegos. Se mencionan Avenida Isidoro Dubournais, desde calle Porvenir, hasta José Narciso Aguirre, y en el territorio de Loma Alta.

Con un total de 11%, se reconocen conflictos en Avenida Isidoro Dubournais, desde Subida Los Lobos hasta Avenida Francia; Costanera en territorio Puente el Batro, y en el territorio de la bajada en territorio Plaza Yungay y Hotel Petersen. Se identifican a vendedores ambulantes y visitantes en verano como focos de conflicto. También se mencionan conflictos en el estacionamiento en Acuenta. Compartiendo la misma frecuencia relativa (11%), se menciona que existe ausencia de puntos limpios en distintos sectores, tales como: Los Lobos con El Bosque, Avenida Isidoro Dubournais, desde calle Porvenir hasta José Narciso Aguirre (falta de reciclaje), Tralcamahuida con Isidoro Dubournais, Avenida Punta de Tralca, Plaza de Armas, y las playas de la comuna. También destaca la mención de este problema en temporada estival.

Con un 10% de menciones, la categoría Deterioro ocupa el 5to lugar de preferencias. Se comenta que existe deterioro en los paraderos en temporada alta, en calle Camino al Mar, en donde la maleza obstaculiza la vereda, en el territorio Quisco Alto, en Avenida Central de Punta de Tralca, y en Avenida la Portada.

La categoría Falta de arborización nativa cuenta con un 5% de las menciones. Se destacan lugares como el territorio de Quisco Alto, Pinomar con El Bosque, y territorio de Avenida Central en territorio desde don Hernán hasta Costa azul.

Con un 3% cada una, se encuentran las categorías Deterioro de equipamiento, Presencia de microbasurales y Otros. Con respecto a la primera categoría, se menciona deterioro en los papeleros de Plaza de Armas, y en el equipamiento de la Playa del territorio de la casa de Pablo Neruda. Se reconocen microbasurales en territorio de la calle Camino del Pastor y en la playa del Banco Central/Rocas de Tabulanque. Con respecto a la categoría Otros, se mencionan los caminos en mal estado territorio Altos de Zañartu, Marinas, Quisco Alto en general, y Avenida Central de Punta de Tralca.

Finalmente, con un 1% de menciones cada una, quedan las categorías Inactivo y Mal uso de papeleros. Se reconoce el Camino Antiguo desde la Costanera Norte hasta Camino Vecinal como zona inactiva. Por último, se da cuenta del mal uso de papeleros en Avenida Pinomar.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE MOVILIDAD, GRUPO FOCAL DESARROLLO ECONÓMICO Y TURISMO

Tabla 61**:** Frecuencia Problemas de Movilidad. Taller focal desarrollo económico y turismo

CATEGORIA	CUENTA PM COMUNAL	%
9PM Ausencia de pavimentación	11	22%
12PM Ausencia de ciclovías	9	18%
11PM Vereda en mal estado	7	14%
4PM Congestión	5	10%
3PM Ausencia de condiciones para movilidad reducida	4	8%
1PM Discontinuidad	4	8%
2PM Cruce inseguro	3	6%
10PM Vereda angosta	2	4%
13PM Otro	2	4%
7PM Inexistencia de servicios de transporte colectivo	2	4%
Total general	**49**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller focal desarrollo económico y turismo.

Al observar los resultados de la temática Problemas de movilidad, en primer lugar, en cuanto a cantidad de menciones, se encuentra la categoría Ausencia de pavimentación, con un 22%. Se mencionan las veredas entre el territorio Puente el Batro hasta Avenida Pinomar; la vereda oriente y poniente frente a Entretenilandia, desde Huallilemu hasta Tur Bus; el territorio de la entrada de Punta de Tralca, todo el territorio Quisco Alto; Pinomar con El Bosque, calle Camino al Mar, territorio Avenida Central oriente desde Don Hernán hasta Costa Azul; Isidoro Dubournais entre El Tambor, hasta del Ecuador; en calle Las Palmas, entre Pinomar y Subida los Lobos. Por último, se menciona que existe vereda en mal estado en Avenida Isidoro Dubournais en todo el tramo frente a Mampatos, territorio Hotel Petersen.

En segunda prioridad está la categoría Ausencia de ciclovías, con un 18% de las menciones. Se menciona que hay ausencia de ciclovías en toda Avenida Isidoro Dubournais, Punta de Tralca y Playa los Corsarios.

La categoría Vereda en mal estado obtiene un 14% de los comentarios en la temática de Problemas de Movilidad, ocupando el tercer lugar de prioridad. Las/os asistentes mencionan que se encuentran en mal estado en calle José Narciso Aguirre; en la caleta de pescadores; en calle Isidoro Dubournais, desde los tramos entre la intersección de Isidoro Dubournais con Subida los

Lobos hasta Avenida Francia, y desde la intersección con Cruz del Sur hasta calle El Dólar. También se reconoce desnivel en la vereda de Avenida Isidoro Dubournais, desde la intersección con José Narciso Aguirre hasta Carrera Pinto.

En cuarta prioridad se encuentra la categoría Congestión, con un 10% de las menciones. Se identifican como sectores con alta congestión, la avenida Isidoro Dubournais en distintos tramos: Desde Avenida Francia hasta Subida los Lobos, territorio Quisco Centro, y en Huallilemu. Las/os participantes mencionan que el problema es mayor en fines de semana y en temporada estival.

Con un 8% de las menciones para la temática de problemas de movilidad, se encuentran las categorías Discontinuidad (8%) y Ausencia de condiciones para la movilidad reducida (8%). Se mencionan sectores con discontinuidad focalizados en el borde costero, que no logra conectar de forma continua todo este. Con respecto a la segunda categoría, se menciona que en toda la comuna las veredas y entradas a espacios públicos no son amigables. Además, se menciona la pendiente en el acceso a la playa Pablo Neruda.

La categoría Cruce inseguro obtuvo un 6% de menciones. Las/os asistentes mencionan que en todas las intersecciones de la comuna es un cruce inseguro, aunque puntualizan dos lugares: frente a la estación de servicio COPEC y en el balneario del Banco Central.

En última prioridad, con un 4% de los comentarios, cada una, se encuentran las categorías Inexistencia de servicios de transporte colectivo, Vereda angosta y Otros. Respecto de la primera categoría, se menciona inexistencia de transporte colectivo en todo el camino a El Totoral[16], y se menciona con urgencia la necesidad de ampliar el transporte público. Se mencionan como puntos con veredas angostas Avenida Francia, y se menciona como problema la anchura de las calzadas en detrimento de las veredas. Finalmente, en la categoría Otros se menciona la falta de luminaria en calle José Narciso Aguirre, y que la Costanera no posee estacionamientos ni acceso a la vereda.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE ESPACIO PÚBLICO, GRUPO FOCAL DESARROLLO ECONÓMICO Y TURISMO

Tabla 62**:** Frecuencia Iniciativas de Espacio Público. Taller focal desarrollo económico y turismo

CATEGORIA	CUENTA IEP COMUNAL	%
6IEP Senderos en quebradas	7	18%
5IEP Equipamiento e infraestructura deportiva	7	18%
7IEP Señalización de lugares de interés turístico	7	18%
1IEP Arborización	6	15%
3IEP Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada	6	15%
2IEP Mobiliario urbano	4	10%
4IEP Juegos	2	5%
8IEP Otro	1	3%
Total general	**40**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller focal desarrollo económico y turismo.

A continuación, se presentan los resultados para la temática Iniciativas de espacio público. Tres categorías ocupan el primer lugar de prioridad, con un 18% cada una. Estas categorías son Equipamiento e infraestructura deportiva, Senderos en quebradas y Señalización de lugares de

[16] Ruta F950

interés público. Con respecto a la primera, se propone instalar equipamiento deportivo en todas las plazas. Respecto de la segunda, se proponen senderos guiados para toda la familia, y con señalizaciones con información, en todas las quebradas de la comuna. Con respecto a la tercera categoría, se propone instalar señaléticas en distintos idiomas, en la Municipalidad, en calle José Narciso Aguirre, en Pinomar, Avenida Francia y el borde costero, y en cerca del Centro Cultural Camilo Mori.

En segundo lugar, de prioridad se encuentran las categorías Arborización e Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada, con un 15% cada una. Las/os asistentes proponen arborizar con árboles con menor consumo de agua, por el territorio de Avenida Isidoro Dubournais entre Subida los Lobos y Avenida Pinomar; la costanera, Punta de Tralca, Quisco Centro y Sur. Respecto de la iluminación soterrada, se propone su instalación en plazas "emblemáticas" de la comuna, y en puntos clave como el acceso a Punta de Tralca, Playa los Corsarios, centro de la comuna, Isla Negra, Avenida Isidoro Dubournais.

Con un 10% de menciones, se encuentra la categoría Mobiliario urbano. Se propone instalar mobiliario urbano en Plaza de armas, en Plaza Yungay, con bebederos, y en todas las zonas con alto tránsito de personas.

Finalmente, con un 5% y 3% se encuentran las categorías Juegos y Otro, respectivamente. Se propone instalar juegos en todas las plazas de la comuna.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE MOVILIDAD, GRUPO FOCAL DESARROLLO ECONÓMICO Y TURISMO

Tabla 63**:** Frecuencia Iniciativas de Movilidad. Taller focal desarrollo económico y turismo

CATEGORIA	CUANTA IM COMUNAL	%
2IM Habilitar acceso inclusivo	7	19%
10IM Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero	7	19%
5IM Construcción de ciclovía	7	19%
11IM Otro	4	11%
3IM Mejoramiento de condiciones peatonales	3	8%
4IM Mejoramiento de veredas	3	8%
1IM Estacionamiento para bicicletas	2	5%
8IM Gestión de servicios a la comunidad	2	5%
6IM Definición de zona de tránsito calmado	2	5%
Total general	**37**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller focal desarrollo económico y turismo.

Al revisar los resultados de la temática de Iniciativas de movilidad, se encuentran los siguientes hallazgos. En primer lugar, con un 19% cada una, las categorías que reciben primera priorización son Habilitar acceso inclusivo, Construcción de ciclovía y Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero. Respecto a la primera se propone habilitar accesos inclusivos en el centro de la comuna y en Playa los Corsarios, en edificios públicos y accesos a la playa, y en todos los sectores con harta afluencia de personas. También se propone la construcción de ciclovías en toda la costanera, al igual que mejorar la experiencia de movilidad peatonal en toda el área mencionada.

La categoría Otro obtuvo un 11% de menciones. Se destacan las siguientes propuestas: construcción de una calle o avenida que conecte Huallilemu con el Nuevo Camino Costero (F950). Otra vía propuesta es extender Avenida España hasta llegar al Nuevo Camino Costero. Las/os asistentes proponen transporte público acuático, y también eléctrico que cubra avenidas estructurantes como Avenida España, Avenida Francia, Pinomar, Los Andes, y también que permita acercamiento a las playas de la comuna.

En tercer lugar, con un 8% cada una, están las categorías Mejoramiento de condiciones peatonales y Mejoramiento de veredas. Se propone mejorar las condiciones peatonales en Avenida Isidoro Dubournais, los accesos a las playas y el borde costero. También se proponen medidas de seguridad y el incentivo del uso peatonal versus el uso de vehículos. Se propone mejorar las veredas de Isidoro Dubournais desde el centro de la comuna hasta Quebrada el Batro. También se menciona agregar un gran paso peatonal en el Puente Seminario.

Por último, con un 5% cada una, se encuentran las categorías Estacionamiento para bicicletas, Definición de zona de tránsito calmado y Gestión de servicios a la comunidad. Se propone instalar estacionamientos para bicicletas en el centro de la comuna y en Playa los Corsarios, y se manifiesta que deberían instalarse al menos un estacionamiento por territorio de la comuna. Se propone definir como zona de tránsito calmado Avenida Francia con Avenida Isidoro Dubournais, y en todos los puntos de la comuna con alta congestión vehicular. Finalmente, se propone gestionar servicios a la comunidad para Quisco Alto (Altos de Zañartu, Las Marinas, etc.), y en el territorio de Avenida Tralcamahuida con Avenida España.

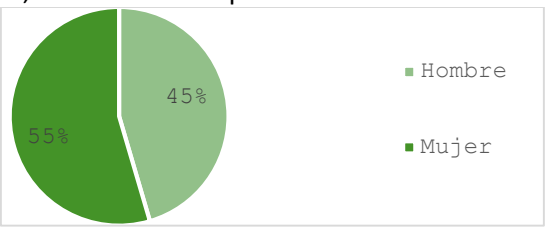
TALLER FOCAL DISCAPACIDADES

Figura 40**:** Taller focal discapacidades

Fuente: Elaboración propia, taller focal discapacidades.

Diagrama 9: Asistencia por sexo, taller focal discapacidades

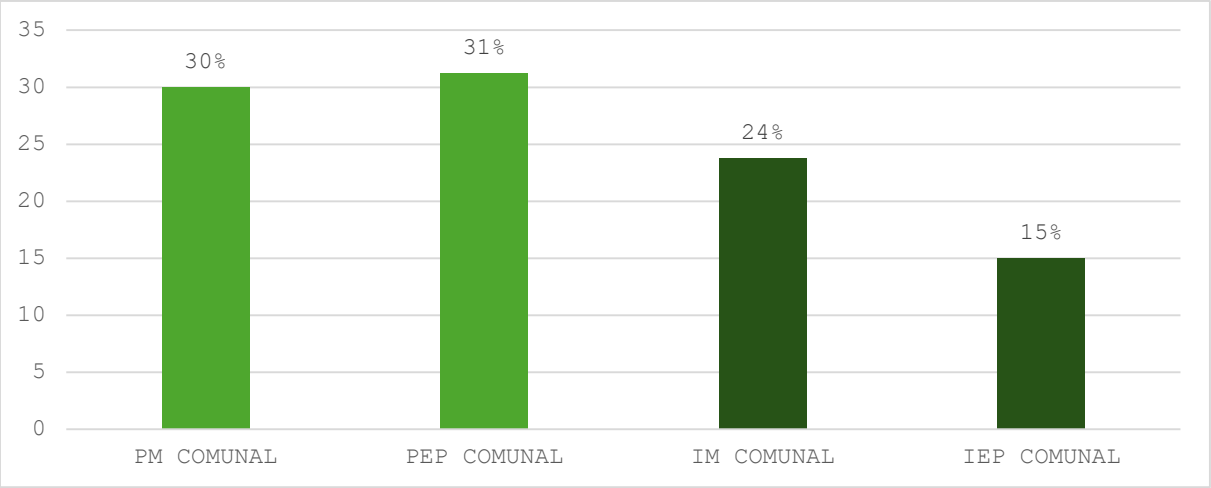
Sexo	Cuenta
Hombre	5
Mujer	6
Total	11



Fuente: Elaboración propia, taller focal discapacidades

El taller focal de discapacidades se desarrolló el día 16 de octubre del 2023, en el auditorio municipal. Este contó con la participación de 11 personas, 6 mujeres y 5 hombres. La diferencia en la asistencia a este taller es estrecha, aunque con predominancia de mujeres.

Gráfico 24: Porcentaje menciones de Problemas e Iniciativas de Espacio Público y Movilidad. Taller focal discapacidades



Fuente: Elaboración propia, taller focal discapacidades.

Con respecto a la frecuencia de comentarios de las temáticas correspondientes a problemas de movilidad y espacio público, un 51% de estos se refieren a los segundos y un 49% a los primeros.

Para iniciativas de espacio público y movilidad, un 61% corresponde a comentarios sobre iniciativas de movilidad y un 39% corresponde a comentarios relacionados con iniciativas de espacios públicos.

Al analizar el total de temáticas se da cuenta, en primer lugar, de una diferencia mínima, de 1 punto porcentual, entre las temáticas de problemas de movilidad y espacio público. Mientras tanto, la diferencia entre iniciativas de movilidad y espacio público es un poco más pronunciada (9 puntos porcentuales de diferencia). Nuevamente las/os asistentes perciben más problemas (61%) y proponen menos iniciativas (39%), como se ha observado anteriormente.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE ESPACIO PÚBLICO, GRUPO FOCAL DISCAPACIDADES

Tabla 64: Frecuencia Problemas de Espacio Público. Taller focal discapacidades

CATEGORIA	CUENTA PEP COMUNAL	%
5PEP Mal uso	7	28%
2PEP Deterioro	6	24%
12PEP Otro	3	12%
9PEP Ausencia de puntos limpios	2	8%
6PEP Conflicto	2	8%
10PEP Presencia de microbasurales	1	4%
11PEP Mal uso de papeleros	1	4%
3PEP Deterioro de equipamiento	1	4%
8PEP Falta de arborización	1	4%
7PEP Inactivo	1	4%
Total general	**25**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller focal discapacidades

Con respecto a la temática Problemas de espacio público, un 28% de los comentarios son acerca de la categoría Mal uso siendo primera prioridad en esta temática. Lo que mencionan las/os participantes sobre esta es que, carabineros y ambulancias se estacionan en vereda de la calle Carrera Pinto, también autos mal estacionados en vereda frente al Tur Bus. Existiría mal uso en Plaza de Armas. Finalmente, se señala que se necesita poda de pasto, porque se tienden a generar microbasurales en el polígono formado entre las calles 2 Sur, 7 Oriente, 8 Oriente y 3 Sur.

Un 24% de los comentarios corresponden a la categoría Deterioro, que se posiciona en segunda prioridad. Sobre esta, se menciona que existe deterioro en las veredas en Isidoro Dubournais, desde Avenida Francia hasta Villa Tralcamahuida, que imposibilita la circulación de sillas de ruedas, por lo que las personas deben transitar, con sus sillas de ruedas, por la calle. Se menciona deterioro en calzada rota en la calle 8 oriente, y en calle La Ciudadanía, que se inunda con la lluvia. Por último, se menciona la Plaza de Armas como espacio deteriorado.

En tercer lugar, de priorización se encuentra la categoría Otros, con un 12% de menciones. Se puntualiza la falta de baños públicos inclusivos en espacios públicos y servicios públicos como el CECOSF de Isla Negra y en el centro de la comuna. También se menciona la falta de señalización braille en el borde costero y en Avenida Isidoro Dubournais.

Con un 8% cada una, se encuentran las categorías Ausencia de puntos limpios y Conflicto. Sobre la primera, se menciona San Pedro con Isidoro Dubournais. Con respecto a la segunda categoría, se menciona que existen conflictos con colectiveros que no quieren llevar a personas con discapacidad a sus destinos. También se menciona la Plaza de Armas como foco de conflicto.

En último lugar de priorización se encuentran las categorías Deterioro de equipamiento, Inactivo, Falta de arborización, Presencia de microbasurales y Mal uso de papeleros. Se menciona que falta iluminación en Quebrada Onda, y calle El Bosque. Se menciona que el Oratorio de Quisco Norte se encuentra inactivo. Se comenta que existe un mal uso de los papeleros en el borde costero.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE MOVILIDAD, GRUPO FOCAL DISCAPACIDADES

Tabla 65: Frecuencia Problemas de Movilidad. Taller focal discapacidades

CATEGORIA	CUENTA PM COMUNAL	%
9PM Ausencia de pavimentación	6	25%
11PM Vereda en mal estado	5	21%
7PM Inexistencia de servicios de transporte colectivo	5	21%
3PM Ausencia de condiciones para movilidad reducida	3	13%
10PM Vereda angosta	3	13%
5PM Barrera	1	4%
8PM Excesiva distancia a paraderos	1	4%
Total general	**24**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller focal discapacidades

Para la temática de Problemas de movilidad, la categoría a la que más importancia se le dio fue Ausencia de pavimentación, con un 25% de las menciones. Se puntualizan los sectores y calles, Los Papayos, Los Laureles y Pinomar; Bosques de Punta de Tralca; Loma linda, El Laurel sur, El Sauce; calle Santa Luisa, Loma alta y Avenida Central en Isla Negra, y en todo el territorio de Quisco Alto.

En segundo lugar, de prioridad, se encuentran las categorías Inexistencia de servicios de transporte colectivo y Vereda en mal estado, con un 21% cada una. Respecto a la primera, se menciona una falta de transporte colectivo en territorio Pinomar, desde calle Mayorazgo hasta calle El Bosque; en territorio comunidades de Avenida del Escritor; en territorio de Avenida central en Isla Negra; Zañartu, Las Marinas; y Las Balandras – Gabriela Mistral. Con respecto a veredas en mal estado, se mencionan calle Los Laberintos hasta Avenida Tralcamahuida; el tramo desde calle Mayorazgo hasta El Bosque, en calle Victoria y Raúl Romero Erazo, y en quebrada Pinomar, calle Mayorazgo. Además, se menciona que, debido al mal estado de las veredas, se provocaría acumulación de agua en la intersección de Isidoro Dubournais con Avenida Francia.

Con un 13%, en tercera prioridad, se encuentran las categorías Ausencia de condiciones para movilidad reducida, y Vereda angosta. Se menciona que existe una falta transporte público inclusivo. Por otro lado, se menciona que no existe transporte público que conecte la Costanera Sur con Avenida Isidoro Dubournais. Además, se menciona que falta un paso peatonal en la curva de Avenida España con Pirineos Norte. En cuanto a la categoría Vereda angosta, se menciona que en Avenida Francia hay postes en medio de la vereda dificultando la circulación de sillas de ruedas. Se suman a este, las veredas desde puente Córdova hasta Avenida Tralcamahuida, y en calle Victoria.

En última prioridad, con un 4% cada una, se encuentran las categorías Barrera y Excesiva distancia entre paraderos. Se menciona que existe una barrera dificultando el paso entre calle Quebrada Honda y El Bosque.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE ESPACIO PÚBLICO, GRUPO FOCAL DISCAPACIDADES

Tabla 66**:** Frecuencia Iniciativas de Espacio Público. Taller focal discapacidades

CATEGORIA	CUENTA IEP COMUNAL	%
8IEP Otro	3	25%
2IEP Mobiliario urbano	3	25%
5IEP Equipamiento e infraestructura deportiva	2	17%
4IEP Juegos	2	17%
1IEP Arborización	2	17%
Total general	**12**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller focal discapacidades

En cuanto a la temática Iniciativas de espacio público, en primera prioridad con un 25% cada uno, se encuentran las categorías Mobiliario urbano y Otro. Se propone la instalación de mobiliario urbano, en específico bancas y otros tipos de mobiliarios en Avenida Francia, y Playa los Corsarios. También se plantea la iniciativa de instalar espacios de contención para personas TEA en Playa los Corsarios, territorio Quisco Centro, Plaza de Armas y Avenida Francia. También se propone instalar veredas podo táctiles en Avenida Isidoro Dubournais y en el Borde Costero para facilitar la movilidad de personas con discapacidad visual.

En segundo lugar, de priorización (17% cada una), se encuentran las categorías Arborización, Juegos, y Equipamiento e infraestructura deportiva. Se propone arborizar Avenida Tralcamahuida y las calles José Narciso Aguirre y Raúl Romero Erazo. Por otro lado, las/os participantes proponen la instalación de juegos accesibles en Plaza las Violetas y en Atenea con Avenida Tralcamahuida. Finalmente, se propone la instalación de máquinas de ejercicios accesibles en Plaza las Violetas y en Playa los Corsarios.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE MOVILIDAD, GRUPO FOCAL DISCAPACIDADES

Tabla 67**:** Frecuencia Iniciativas de Movilidad. Taller focal discapacidades

CATEGORIA	CUENTA IM COMUNAL	%
2IM Habilitar acceso inclusivo	6	32%
8IM Gestión de servicios a la comunidad	4	21%
10IM Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero	2	11%
7IM Pavimentación de calzadas	2	11%
6IM Definición de zona de tránsito calmado	2	11%
3IM Mejoramiento de condiciones peatonales	1	5%
11IM Otro	1	5%
5IM Construcción de ciclovía	1	5%
Total general	**19**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, taller focal discapacidades

En último lugar, se analiza la temática de Iniciativas de movilidad para el taller de discapacidades. En esta temática, la categoría con una mayor cantidad de menciones, y por tanto con mayor priorización, es la categoría Habilitar acceso inclusivo, con un 32%. Se mencionan los sectores Mayorazgo, en el punto de la Quebrada Pinomar; en el acceso a las playas de la comuna; en el territorio de villa las Hortensias y en Comunidad Santa Fe; en Avenida Central de Punta de Tralca y en la costanera de ese territorio, y en la costanera del territorio de Quisco Norte. Finalmente se propone la instalación de baños universales en puntos estratégicos.

En segundo lugar, con un 21% de comentarios, se encuentra la categoría Gestión de servicios a la comunidad. Se propone acercar servicios en el territorio desde calle Mayorazgo, hasta calle El Bosque, en Villa las Hortensias, Comunidad Santa Fe, comunidades de Avenida del Escritor y en comunidad Altos de Huallilemu.

En tercera prioridad, con un 11% cada una, se encuentran las categorías Definición de zona de tránsito calmado, Pavimentación de calzadas, y Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero. Respecto de la primera categoría, las/os asistentes proponen instalar mayores señaléticas en Avenida Francia con Isidoro Dubournais, y se propone más demarcación en cruces con alta afluencia de peatones y vehículos. Se propone la pavimentación de la calle Mayorazgo, y para la tercera categoría, que el borde costero y su acceso a las playas sean inclusivos.

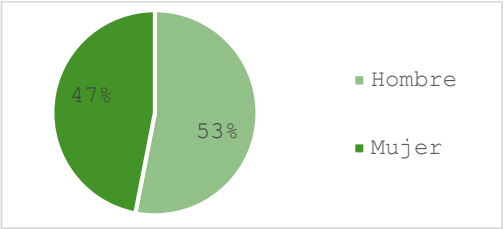
ANÁLISIS GENERAL TALLERES TERRITORIALES

Figura 41**:** Talleres territoriales

Fuente: Elaboración propia, talleres territoriales

Diagrama 10**:** Asistencia por sexo, talleres territoriales

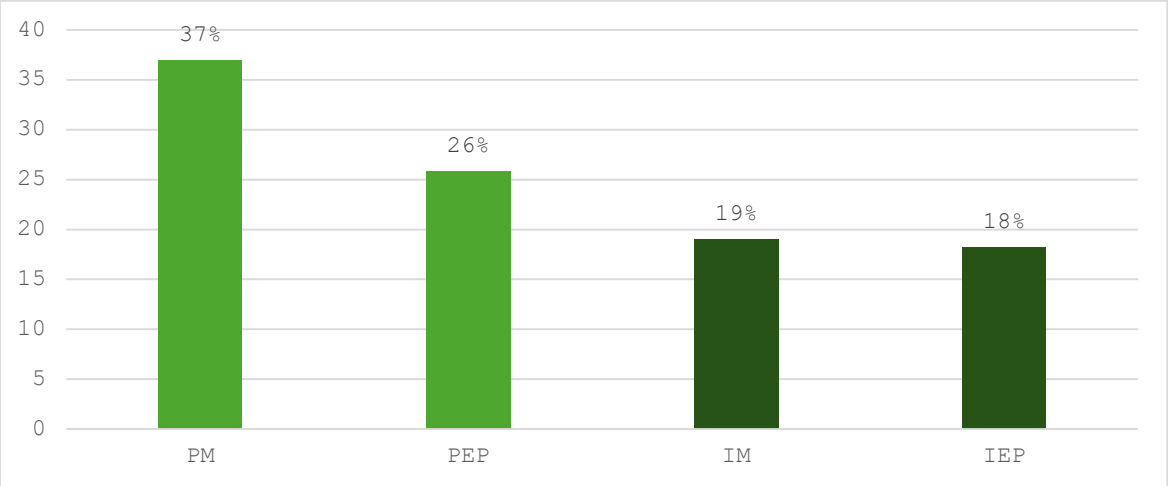
Sexo	Cuenta
Hombre	26
Mujer	23
Total	49



Fuente: Elaboración propia, talleres territoriales

Se realizaron cinco instancias de taller para cubrir los sectores definidos, Quisco Centro – Sur; Quisco Norte – Alto; Isla Negra – Punta de Tralca; y El Totoral. Cabe recordar que se realizaron dos instancias para los talleres del territorio Quisco Norte y Sur, e Isla Negra, Punta de Tralca. De esta manera, todos los territorios de la comuna fueron cubiertos, recogiendo así, las problemáticas y propuestas de cada asistente a los talleres. En términos de asistencia, se da cuenta de una mayor participación de hombres en comparación a la participación de mujeres, con un 53% y 47% respectivamente.

Gráfico 25: Porcentaje menciones de Problemas e Iniciativas de Espacio Público y Movilidad. Talleres territoriales.



Fuente: Elaboración propia, talleres territoriales.

Tabla 68**:** Frecuencia total por temática. Talleres territoriales

Temática	Cuenta	Porcentaje
PM	185	37%
PEP	129	26%
IM	95	19%
IEP	91	18%
Total	500	100%

Fuente: Elaboración propia, talleres territoriales

Considerando el total de los comentarios emitidos respecto a problemas de movilidad y espacios públicos, se da cuenta de una mayor prevalencia de comentarios sobre problemas de movilidad (59%) en comparación al 41% de comentarios referidos a problemas de espacios públicos. Esto implica que, en los talleres territoriales, los problemas de movilidad son priorizados.

Con respecto a las iniciativas de movilidad y espacios públicos, la tendencia es similar a la de problemas en ambas temáticas. En este caso, un 51% de los comentarios se refieren a iniciativas de movilidad, a diferencia de un 49% de menciones a iniciativas de espacio público.

Considerando todos los talleres territoriales realizados, consolidando temáticas a nivel territorial y comunal, podemos dar cuenta que se emitieron 500 comentarios, de los que un 37% corresponde a problemas de movilidad, un 26% a problemas de espacio público, 19% a iniciativas de movilidad, y 18% a iniciativas de espacios públicos. Se puede apreciar una tendencia de las/os asistentes a visibilizar la movilidad como una temática relevante a la hora de priorizar.

En un análisis general, la predominancia de menciones a problemas, tanto de espacio público como de movilidad observada a lo largo de esta sección condice con los resultados generales visualizados en el gráfico (63%), siendo los problemas movilidad los que son más mencionados en todos los territorios (37%). En cuanto a las iniciativas, estas suman un 37% de menciones. Cabe destacar que las iniciativas de espacio público corresponden a la temática con menor cantidad de menciones en comparación al resto de temáticas.

A continuación, se presentan los resultados de todos los talleres para ser analizados en conjunto, a nivel comunal.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE ESPACIO PÚBLICO, TALLERES TERRITORIALES

Tabla 69**:** Frecuencia problemas de espacios públicos. Talleres territoriales

Categoría	Cuenta PEP	%
5PEP Mal Uso	23	18%
2PEP Deterioro	15	12%
12PEP Otro	14	11%
1PEP Ausencia de plazas	12	9%
3PEP Deterioro de equipamiento	11	9%
6PEP Conflicto	11	9%
8PEP Falta de arborización	10	8%
4PEP Degradación ambiental	10	8%
10PEP Presencia de microbasurales	9	7%
9PEP Ausencia de puntos limpios	9	7%
7PEP Inactivo	3	2%
11PEP Mal uso de papeleros	2	2%
Total	129	100%

Fuente: Elaboración propia, talleres territoriales

Al observar las preferencias a nivel comunal de las categorías asociadas a la temática de problemas de espacios públicos, se visualiza que la mayor cantidad de comentarios emitidos hacen referencia a la categoría Mal uso, con un 18%. Gran parte de las observaciones hacen referencia al mal uso de las veredas, en las que se estacionan autos. Se agrega a esto, la problemática de la violencia en playa Los Corsarios.

Respondiendo a la segunda categoría con más menciones en la temática que se trata, Deterioro alcanza un 12%. Los comentarios se asocian principalmente al deterioro de zonas con alta concentración de arbustos, árboles sin podar, y las zonas de extracción de áridos.

Por su parte, la tercera categoría con más menciones a nivel comunal fue Otros, que obtuvo un total del 11% de las menciones. En general predomina en esta categoría la preocupación por la falta de iluminación en ciertos sectores de la comuna en especial en lugares apartados del centro de la comuna como Avenida España, la costanera norte y Quisco Alto. Por otra parte, Se menciona falta de estacionamientos.

En cuarta posición, con un 9%, se encuentra la categoría Ausencia de plazas. Se menciona que hay ausencia de plazas en el territorio Punta de Tralca poniente y en Quisco Alto. También con un 9% se encuentran las categorías Deterioro de equipamiento y Conflicto. Con respecto a la primera, se da cuenta de este problema en los Sectores de Quisco Norte, Alto, Pinomar e Isla

Negra, principalmente. Luego, se identifican conflicto en sectores como la playa, en quebradas, en tomas y en plazas Yungay y Plaza de Armas.

Con 8% de los comentarios se encuentran las categorías Degradación ambiental y Falta de arborización. Se observa degradación en distintos tramos de la Avenida Isidoro Dubournais, Avenida Francia, Avenida Tralcamahuida. Se menciona falta de arborización principalmente en las quebradas de la comuna, en el territorio La Puntilla.

Las categorías Ausencia de puntos limpios y Presencia de microbasurales son mencionadas un 7% cada una. Se comenta la falta de puntos limpios en Quebrada Pinomar, Punta de Tralca territorio poniente, Playa los Corsarios, en Plaza Bellavista. Se detectan microbasurales en Quebrada Pinomar, y en sectores de Quisco Norte y Alto.

Finalmente, con un 2% cada una, se encuentran las categorías Inactivo y Mal uso de papeleros.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE MOVILIDAD, TALLERES TERRITORIALES

Tabla 70**:** Frecuencia problemas de movilidad. Talleres territoriales.

Categoría	Cuenta PM	%
9PM Ausencia de pavimentación	50	27%
12PM Ausencia de ciclovías	19	10%
7PM Inexistencia de servicios de transporte colectivo	17	9%
11PM Vereda en mal estado	14	8%
3PM Ausencia de condiciones para movilidad reducida	14	8%
1PM Discontinuidad	13	7%
13PM Otro	12	6%
4PM Congestión	10	5%
5PM Barrera	9	5%
2PM Cruce inseguro	9	5%
10PM Vereda angosta	8	4%
6PM Inexistencia de paraderos	6	3%
8PM Excesiva distancia a paraderos	4	2%
Total	185	100%

Fuente: Elaboración propia, talleres territoriales.

En cuanto a la temática de problemas de movilidad a nivel comunal, la categoría Ausencia de pavimentación es la categoría con mayor número de menciones, obteniendo 27% de estas, y alejándose 17 puntos porcentuales de la segunda categoría más mencionada, Ausencia de ciclovías (10%). Con respecto a la primera, se mencionan sectores Quisco Alto y Eje Pinomar, predominantemente. Respecto de la segunda categoría, se menciona su ausencia en todo el territorio comunal, pero con mayor prioridad, en avenidas estructurantes de la comuna.

En tercer lugar, de priorización se encuentra la categoría Inexistencia de servicios de transporte colectivo (9%), situado principalmente en el territorio El Totoral, Eje Maipumar y Quisco Alto.

Con un 8% de las menciones (cada una), están las categorías Ausencia de condiciones para movilidad reducida y Vereda en mal estado. Las observaciones hechas por las/os participantes en cada categoría implican una asociación entre el mal estado de una vereda con una ausencia de condiciones para personas con discapacidad. En ese sentido, se mencionan calles y avenidas del territorio Eje Pinomar y Quisco Alto, y Quisco Centro (Avenida Francia, Avenida Isidoro Dubournais sobre todo en territorio Quisco Sur).

La categoría Discontinuidad obtiene un 7% de menciones, y sus comentarios se focalizan en la falta de continuidad de calles y avenidas que conecten sectores de la comuna, como Quisco Alto y Quisco Norte, y avenidas que sean alternativas a los puentes Batro y Seminario. Otro tema que se asocia a la discontinuidad y que fue abordado por las/os asistentes, hace referencia a la desconexión producida en el territorio Quisco Alto por las lluvias, que hacen intransitables algunas calles del territorio.

La categoría Otros, concentra un 6% de las menciones. Se menciona principalmente el problema de la conectividad vial, relacionándose con los comentarios de la categoría Discontinuidad.

Con un 5% cada una, se encuentran las categorías Cruce inseguro, Congestión, Barrera. Con respecto a la primera categoría, se mencionan calles y avenidas como Avenida Francia, España, Raúl Romero Erazo, entre otras, focalizadas en Quisco Centro. Se menciona problemas de congestión en Isidoro Dubournais principalmente, en temporada estival. Las observaciones hechas por las/os asistentes para la categoría Barrera, refieren al borde costero, Huallilemu (en conexión con la ruta F-950), y en Quisco Alto.

En último lugar se encuentran las categorías Vereda angosta, Inexistencia de paraderos, y Excesiva distancia entre paraderos, con un 4%, 3% y 2% respectivamente. Se detectan veredas angostas en Avenida Isidoro Dubournais en el territorio de Punta de Tralca, Puente Seminario. Se observa la inexistencia de paraderos y excesiva distancia entre estos en el territorio Pinomar, Quisco Alto y El Totoral, principalmente.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE ESPACIO PÚBLICO, TALLERES TERRITORIALES

Tabla 71: Frecuencia iniciativas de espacio público. Talleres territoriales

Categoría	Cuenta IEP	%
1IEP Arborización nativa	17	19%
6IEP Senderos en quebradas	14	15%
7IEP Señalización de lugares de interés turístico	14	15%
2IEP Mobiliario urbano	12	13%
8IEP Otro	10	11%
3IEP Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada	10	11%
4IEP Juegos	7	8%
5IEP Equipamiento e infraestructura deportiva	7	8%
Total	91	100%

Fuente: Elaboración propia, talleres territoriales.

La categoría Arborización nativa concentra la mayor cantidad de menciones para la temática de Iniciativas de espacio público, con un 19%. Se propone arborizar todas las quebradas de la comuna y la Avenida Isidoro Dubournais con flora nativa.

Con un 15% cada una, se encuentran las categorías Senderos en quebradas, y Señalización de lugares de interés turístico. Respecto a la primera, se proponen senderos en todas las quebradas de la comuna. También se propone instalar señalización turística en puntos estratégicos de la comuna, como Playa los Corsarios, Puente el Batro, Avenida Francia con Isidoro Dubournais, playas, Poza azul, Las conchitas, Hanga Roa, Avenida Central con Isidoro Dubournais en Isla Negra, y en el cruce de Isidoro Dubournais con la ruta F-950.

En tercer lugar, de priorización se encuentra la categoría Mobiliario urbano. Se propone instalar mobiliario urbano en las plazas del territorio Quisco alto y en las de Huallilemu.

Con respecto a la instalación de iluminación soterrada (11%), se identifica el borde costero, Avenida España, y Avenida Isidoro Dubournais. También se propone que las luces sean blancas en vez de amarillas. Con el mismo porcentaje de menciones (11%), se propone la instalación de señaléticas de evaluación, mejoramiento de seguridad en espacios públicos, iluminación pública, y la generación de alternativas de conectividad dentro y fuera de la comuna.

Finalmente se encuentran las categorías Juegos y Equipamiento e infraestructura deportiva (8% cada una). Nuevamente se pone foco en el territorio de Quisco Alto, y también en la playa de Punta de Tralca y en Isla Negra.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE MOVILIDAD, TALLERES TERRITORIALES

Tabla 72**:** Frecuencia iniciativas de movilidad. Talleres territoriales

Categoría	Cuenta IM	%
7IM Pavimentación de calzadas	20	21%
11IM Otro	14	15%
3IM Mejoramiento de condiciones peatonales	8	8%
1IM Estacionamiento para bicicletas	8	8%
2IM Habilitar acceso inclusivo	8	8%
8IM Gestión de servicios a la comunidad	8	8%
5IM Construcción de ciclovía	8	8%
6IM Definición de zona de tránsito calmado	8	8%
4IM Mejoramiento de veredas	5	5%
9IM Implementación de espacios para la gente en las calles	4	4%
10IM Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero	4	4%
Total	95	100%

Fuente: Elaboración propia, talleres territoriales.

Analizando la temática de Iniciativas de movilidad, en primera prioridad se encuentra la categoría Pavimentación de calzadas, con un 21% de menciones. Estas se centran principalmente en Quisco Alto, Pinomar (especialmente calle Mayorazgo), el territorio de Avenida España y en Isla Negra.

Con un 15%, se encuentra la categoría Otros. Los comentarios se centran en establecer conexiones viales entre sectores de la comuna, tales como Quisco Alto con Quisco Norte, Pinomar con Algarrobo, Avenida España con Punta de Tralca. En general, la creación de nuevas vías alternativas a Isidoro Dubournais.

En tercer lugar, de prioridad se encuentran las categorías Estacionamiento para bicicletas, Habilitar acceso inclusivo, Mejoramiento de condiciones peatonales, Construcción de ciclovías, Definición de zona de tránsito calmado, y Gestión de servicios a la comunidad, con un 8% cada una. Con respecto a la segunda, se propone instalar estacionamientos para ciclovías en puntos estratégicos como paraderos. Se propone también mejorar condiciones peatonales en los accesos a las playas de la comuna, y también en toda la costanera. Con respecto a la construcción de ciclovías, se proponen principalmente toda la Avenida Isidoro Dubournais, Avenida Central

(Isla Negra), Avenida Tralcamahuida, Huallilemu, Avenida Francia y España y Avenida José Narciso Aguirre. Por otro lado, se propone definir como zona de tránsito calmado la Avenida Isidoro Dubournais por el territorio Quisco Centro, Avenida España y Vía Láctea, y los Nogales. Finalmente, se propone acercar servicios a la comunidad en Quisco Alto, El Totoral, Pinomar, e Isla Negra.

Con un 5% de menciones, se propone mejoramiento de veredas de Avenida Isidoro Dubournais y la costanera y Quisco Alto. Por último, con un 4% de menciones cada una, las categorías Implementación de espacios para la gente en las calles y Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero. Las personas mencionan que la implementación de espacios para la gente sea centrada en el borde costero y en lugares de esparcimiento para la gente. Con respecto a la última categoría, se propone principalmente unificar todo el borde costero para el tránsito de personas.

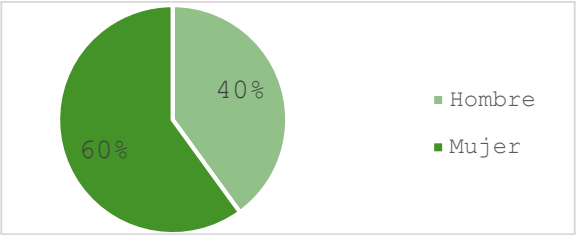
ANÁLISIS GENERAL TALLERES FOCALES

Figura 42**:** Talleres focales

Fuente: Elaboración propia, talleres focales.

Diagrama 11**:** Asistencia por sexo, talleres focales

Sexo	Cuenta
Hombre	10
Mujer	15
total	25

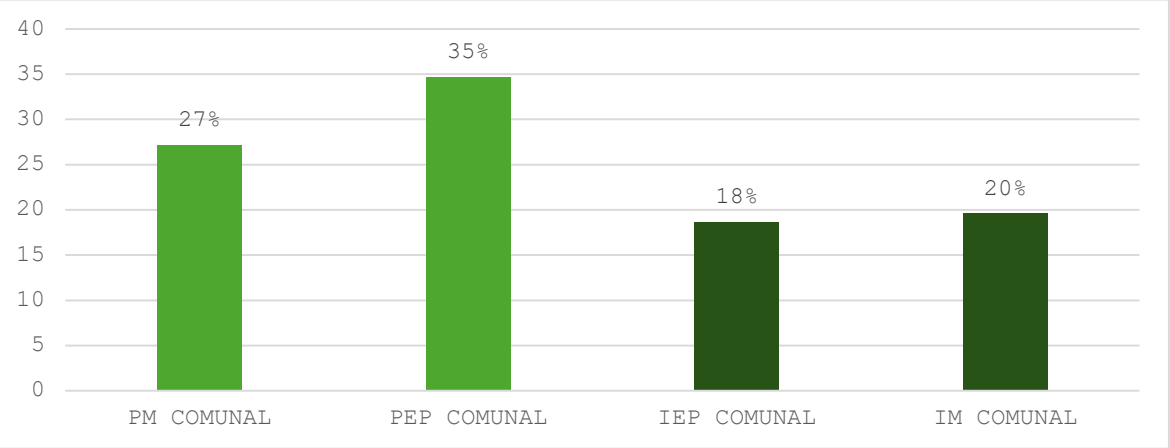


Fuente: Elaboración propia, talleres focales.

Se realizaron tres talleres enfocados en áreas estratégicas del desarrollo territorial. Se cuentan talleres de turismo, y desarrollo económico, discapacidades y un taller dirigido a concejales. Con

respecto a la asistencia, un 60% de las asistentes fueron mujeres, mientras que un 40% fueron hombres. De esta manera, damos cuenta de una mayor participación de mujeres en los talleres territoriales y en los talleres focales, con una diferencia bastante alta con respecto a la asistencia de hombres.

Gráfico 26: Frecuencia menciones de Problemas de Espacio Público y Movilidad. Talleres focales.



Fuente: Elaboración propia, talleres focales.

Tabla 73: Frecuencia total por temática. Talleres focales

CATEGORIA	CUENTA	%
PEP COMUNAL	110	34,7%
PM COMUNAL	86	27,1%
IM COMUNAL	62	19,6%
IEP COMUNAL	59	18,6%
Total	317	100%

Fuente: Elaboración propia, talleres focales.

Analizando la frecuencia de comentarios según temática, se observa que un 56% de estos hace referencia a problemas de espacio público y un 44% a problemas de movilidad.

Con respecto a las iniciativas propuestas, el total de comentarios para iniciativas de espacios públicos obtuvo un 49%, mientras que un 51% se refieren a iniciativas de movilidad.

Con respecto a las temáticas abordadas en los talleres focales, un 34,7% de los comentarios se asocian a la temática de problemas de espacio público, siendo esta la temática con mayor cantidad de menciones; un 27,1% a problemas de movilidad; un 19,6% a iniciativas de movilidad; y un 18,6% a iniciativas de espacio público, lo que corresponde a la temática con menor cantidad de menciones en comparación al resto. Analizando de forma general, existe una mayor visualización de problemas (62%), que de iniciativas (38%) en cuanto a movilidad y espacio público.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE ESPACIO PÚBLICO, TALLERES FOCALES

Tabla 74**:** Frecuencia problemas de espacio público. Talleres focales

CATEGORIA	CUENTA PEP COMUNAL	%
5PEP Mal uso	28	25%
4PEP Degradación ambiental	12	11%
9PEP Ausencia de puntos limpios	12	11%
2PEP Deterioro	12	11%
6PEP Conflicto	11	10%
1PEP Ausencia de plazas	9	8%
12PEP Otro	6	5%
10PEP Presencia de microbasurales	5	5%
8PEP Falta de arborización	5	5%
7PEP Inactivo	4	4%
3PEP Deterioro de equipamiento	4	4%
11PEP Mal uso de papeleros	2	2%
Total general	**110**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, talleres focales.

Con respecto a la temática de Problemas de espacio público, las/os participantes priorizan la categoría Mal uso con un 25% de menciones, se mencionan, en términos generales, problemáticas tales como autos mal estacionados, presencia de personas en situación de calle, y sensación de inseguridad.

En segunda prioridad, con un 11% se encuentran las categorías Deterioro, Ausencia de puntos limpios y Degradación ambiental. Las/os asistentes dan cuenta de degradación ambiental y deterioro especialmente en Quisco Alto, Punta de Tralca y Playa los Corsarios. Respecto a la ausencia de puntos limpios, se mencionan sectores El Totoral, Isla Negra, Punta de Tralca (la playa) y la Playa los Corsarios.

En tercer lugar, se encuentra la categoría Conflicto (10%). Se destacan tres focos de conflicto, primero, que colectiveros no llevan a personas en con algún tipo de discapacidad; segundo, conflictos por vehículos y tercero, por vendedores ambulantes.

Con un 8% de comentarios, se encuentra la categoría Ausencia de plazas. Sobre esta, se menciona que las plazas carecen de equipamiento. Luego, con un 5% (6 comentarios), se encuentra la categoría Otro, los comentarios se refieren principalmente a la falta de baños públicos en infraestructura pública para personas con discapacidad.

Un 5% cada uno (5 comentarios), de los comentarios hacen referencia a las categorías Falta de arborización y Presencia de microbasurales. Se da cuenta de falta de arborización de carácter nativo en todo el territorio de Quisco Alto, Pinomar, y Avenida Central en Isla Negra. Respecto a los microbasurales, se detectan en el eje Avenida España, en El Totoral y algunos sectores de Quisco Centro.

Las categorías Deterioro de equipamiento e Inactivo, obtuvieron un 4% de comentarios, cada una. Con respecto a la primera, se menciona falta de iluminación y deterioro de basureros. Mientras tanto, se las/os asistentes mencionan una pérdida de identidad en zonas tradicionales de la comuna.

Finalmente, con un 2% de comentarios, se aprecia mal uso de basureros en Pinomar y el borde costero.

ANÁLISIS DE PROBLEMAS DE MOVILIDAD, TALLERES FOCALES

Tabla 75: Frecuencia problemas de movilidad. Talleres focales

CATEGORIA	CUENTA PM COMUNAL	%
9PM Ausencia de pavimentación	18	21%
11PM Vereda en mal estado	15	17%
12PM Ausencia de ciclovías	11	13%
3PM Ausencia de condiciones para movilidad reducida	8	9%
7PM Inexistencia de servicios de transporte colectivo	8	9%
10PM Vereda angosta	6	7%
1PM Discontinuidad	6	7%
4PM Congestión	5	6%
2PM Cruce inseguro	4	5%
13PM Otro	2	2%
5PM Barrera	1	1%
8PM Excesiva distancia entre paraderos	1	1%
6PM Inexistencia de paraderos	1	1%
Total general	**86**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, talleres focales.

En la temática Problemas de movilidad, la categoría con mayor cantidad de menciones fue Ausencia de pavimentación (21%), las/os participantes mencionan en términos generales este problema en Pinomar y Quisco Alto principalmente.

En segundo lugar, se encuentra la categoría Vereda en mal estado con un 17%. Se observan veredas en mal estado en toda la Avenida Isidoro Dubournais, Avenida Pinomar, Avenida Tralcamahuida, José Narciso Aguirre, Raúl Romero Erazo, territorio caleta, dificultando el tránsito de personas en situación de discapacidad, principalmente. Esto último se complementa con lo observado en la categoría Ausencia de condiciones para movilidad reducida (9%) y Vereda angosta (7%), sumando que existen pendientes pronunciadas en las veredas, presencia de postes en medio de las veredas, veredas angostas desde Puente Córdova hasta Avenida Tralcamahuida y el territorio Quisco Centro.

Por otra parte, se observa ausencia de ciclovías en toda Avenida Isidoro Dubournais (13%).

Retomando la categoría Ausencia de condiciones para movilidad reducida (9%), se añade que el transporte público no es inclusivo. Con un 9% de las menciones se ubica la categoría Inexistencia de servicios de transporte público. Sobre esta, se mencionan los sectores de Quisco Alto y El Totoral.

Con un 7% cada una, se observan las categorías Vereda angosta y Discontinuidad. Con respecto a la última, destaca discontinuidad de calles con el borde costero, y la ausencia de vialidades alternativas y entre sectores de la comuna.

Con un 6%, 5%, y 2% se encuentran las categorías Congestión, Cruce inseguro, y Otro, respectivamente. Se observa congestión en Avenida Isidoro Dubournais, desde la intersección con Avenida Francia, hasta Subida Los Lobos, sobre todo en temporada estival. Con respecto a la segunda, se mencionan: el territorio COPEC, el centro de recreación del Banco Central, y en la curva frente a la Iglesia de El Totoral. Finalmente, se observa falta de iluminación en calle José Narciso Aguirre, y ausencia de estacionamientos y accesos a la vereda en la costanera.

Por último, con un 1% cada una, se encuentran las categorías Barrera, Inexistencia de paraderos, y Excesiva distancia entre paraderos. Se observa inexistencia de paraderos en territorio El Totoral.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE ESPACIO PÚBLICO, TALLERES FOCALES

Tabla 76**:** Frecuencia iniciativas de espacio público. Talleres focales

CATEGORIA	CUENTA IEP COMUNAL	%
5IEP Equipamiento e infraestructura deportiva	11	19%
1IEP Arborización nativa	9	16%
7IEP Señalización de lugares de interés turístico	8	14%
6IEP Senderos en quebradas	8	14%
2IEP Mobiliario urbano	7	12%
3IEP Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada	7	12%
4IEP Juegos	5	8%
8IEP Otro	4	7%
Total general	**59**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, talleres focales.

Con respecto a la temática de Iniciativas de espacio público, en primera prioridad, se propone equipar con infraestructura deportiva (19%), todas las plazas de la comuna. Como segunda prioridad, se propone arborización nativa (16%) en Quisco Centro, Quisco Sur, y Punta de Tralca.

En tercer lugar, se encuentran las categorías Senderos en quebradas (14%) y Señalización de lugares de interés turístico (14%). Sobre la primera, las/os asistentes proponen senderos en todas las quebradas con equipamiento e información. Sobre la segunda, se propone instalar señalización en puntos estratégicos de la comuna, y en diferentes idiomas.

Con un 12% de los comentarios cada una, se encuentran las categorías Mobiliario urbano e Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada. Con respecto a la primera, se propone instalar mobiliario urbano en zonas con alta confluencia de personas, particularmente en Avenida Francia y, también instalación de bebederos en Plaza Yungay.

En último lugar, las categorías Juegos (8%), y Otro (7%). Se propone la instalación de juegos inclusivos en las plazas existentes. Por otro lado, se proponen espacios de contención para personas con TEA en espacios públicos, instalación de veredas podo táctil.

ANÁLISIS DE INICIATIVAS DE MOVILIDAD, TALLERES FOCALES

Tabla 77**:** Frecuencia iniciativas de movilidad. Talleres focales.

Etiquetas de fila	Cuenta de IM COMUNAL	%
2IM Habilitar acceso inclusivo	13	21%
10IM Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero	10	16%
5IM Construcción de ciclovía	10	16%
8IM Gestión de servicios a la comunidad	6	10%
3IM Mejoramiento de condiciones peatonales	5	8%
11IM Otro	5	8%
6IM Definición de zona de tránsito calmado	5	8%
4IM Mejoramiento de veredas	3	5%
1IM Estacionamiento para bicicletas	3	5%
7IM Pavimentación calzadas	2	3%
Total general	**62**	**100%**

Fuente: Elaboración propia, talleres focales.

Con respecto a la temática Iniciativas de movilidad, un 13% de los comentarios refieren a la categoría Habilitar acceso inclusivo. Se propone habilitarlos en edificios públicos, en los accesos a las playas, baños con acceso universal y principalmente en la Avenida Principal.

En segundo lugar, las categorías Construcción de ciclovía y Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero obtuvieron 16% cada una. Sobre la primera, se menciona la consolidación de ciclovías en avenidas estructurantes de la comuna, tales como Avenida España, Francia, Isidoro Dubournais, Central (Isla Negra), Tralcamahuida, etc., y en la costanera. Sobre la segunda, se propone conectar todo el borde costero, con infraestructura inclusiva.

En tercer lugar, de priorización, se encuentra la categoría Gestión de servicios a la comunidad con un 10%. Se destacan sectores El Totoral, Tralcamahuida, Huallilemu alto, comunidades de la Avenida del Escritor, y Quisco Alto.

Con un 8% de menciones, se encuentran las categorías Mejoramiento de condiciones peatonales, Definición de tránsito calmado, y Otro. Se propone incentivar el uso peatonal y amigable con personas con discapacidad, en Avenida Isidoro Dubournais y el borde costero, lo que se vincula con las categorías Mejoramiento de veredas (5%) y Habilitar acceso inclusivo (21%). En cuanto a la segunda categoría, se propone instalar mayor cantidad de señaléticas y demarcación de cruces en sectores de alta congestión vehicular. Para la categoría Otros, se mencionan iniciativas como transporte público para calles y avenidas internas (no solo en Avenida Isidoro Dubournais), una conexión desde Avenida España a la ruta F-950, transporte público acuático, y la instalación de semáforos con sonido.

Las categorías Estacionamiento para bicicletas y Mejoramiento de veredas obtuvieron un 5% de menciones cada una. Sobre la primera, se propone instalar estacionamientos al menos uno en cada territorio de la comuna. Sobre la segunda, se pone énfasis en la Avenida Isidoro Dubournais.

Finalmente, la categoría Pavimentación de calzadas obtiene un 3% de menciones. En esta solo se menciona la pavimentación de la calle Mayorazgo, en el tramo que conecta Avenida Pinomar con Avenida José Narciso Aguirre.

2.8 Encuesta a Niños, Niñas y Adolescentes

Introducción

El Plan Comunal de inversión en Infraestructura de movilidad y espacio público requiere de información que grafique, desde la visión de los diferentes actores claves, su visión u opinión respecto al cómo nos movemos y los espacios públicos que contienen esta movilidad. Uno de los actores claves son los niños, niñas y adolescentes, los cuales y, en definitiva, serán los que utilizaran estos espacios, son los que aplicaran las diferentes formas de movilidad, son los que

Metodología

Introducción

El Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad en el Espacio Público (PIIMEP) es un instrumento de planificación de inversiones de mediano plazo que implica la creación de un mecanismo de mitigación y aportes al espacio público para todos los proyectos que impliquen crecimiento urbano por densificación (guía PNUD). Se enmarca en la Ley General de Urbanismo y Construcciones (20.958) bajo el título "de las mitigaciones y aportes al espacio público". Su principal objetivo es establecer un criterio de priorización de proyectos de infraestructura que generen un impacto a las personas que residan en el territorio.

Para su elaboración, el PIIMEP exige un proceso diagnóstico que incluye en su metodología la etapa de recolección de información primaria emanada desde la participación ciudadana, tanto para los datos cualitativos como los cuantitativos. Es por lo anterior que el Equipo Gestor a cargo de la elaboración del Plan establece la realización de talleres territoriales y focales en lo referido al área cualitativa, mientras que, para el área cuantitativa, además de la recolección de datos desde fuentes secundarias, se planifica la aplicación de un instrumento para conocer el nivel de priorización que los niños, niñas y adolescentes le otorgan a proyectos relativos al espacio público y a la movilidad.

Planteamiento del problema

Como se indica anteriormente, el proceso diagnóstico consta de una etapa de recolección de información primaria a través de la participación ciudadana. La realización de talleres ciudadanos permite, a través de la técnica de Focus Group, recolectar información cualitativa sobre aspectos de movilidad y espacio público, abiertos a toda la comunidad.

Por otro lado, para cada proceso de consulta ciudadana, se debe contemplar lo estipulado en la ley 21.430 sobre garantías y protección integral de los derechos de la niñez y adolescencia, que, en su artículo 1, letra d, señala "Crear e impulsar canales de participación social de niños, niñas y adolescentes" y a su vez, el artículo 18, referido a participación social, consigna "Los órganos del estado promoverán las oportunidades y mecanismos nacionales y locales necesarios para que se incorporen progresivamente a la ciudadanía activa, de acuerdo con su edad y grado de desarrollo personal, a fin de que sus opiniones sean escuchadas a través de procesos permanentes de intercambio de ideas y sean consideradas en la identificación de necesidades e intereses, en la adopción de decisiones, formulación de políticas, planes y programas que les afecten". Este artículo además estipula que dichos procesos de participación ciudadana deberán llevarse a cabo "cuando ello sea posible, de acuerdo con su autonomía progresiva". Es por lo anterior, considerando que la asistencia de niños, niñas y adolescentes a instancias de talleres ciudadanos requiere de distintos factores para llevar a cabo un proceso exitoso, que se determina que la forma más accesible y técnicamente adecuada de recolección de información

es la elaboración de un instrumento de carácter cuantitativo que incorpore los lineamientos de análisis para el diagnóstico, propuestos por el equipo gestor. Estos son:

Figura 43: Categorización de problemas e iniciativas de espacio público y movilidad

Problemas en el espacio público (PEP)	•Ausencia de plazas, deterioro, deterioro de equipamiento, degradación ambiental, mal uso, conflicto, inactivo, falta de arborización, ausencia de puntos limpios, presencia de microbasurales, mal uso de papeleros, otros similares.
Problemas de movilidad (PM)	•Discontinuidad, cruce inseguro, ausencia de condiciones para movilidad reducida, congestión, barrera, inexistencia de paraderos, inexistencia de servicios de transporte colectivo, excesiva distancia a paraderos, ausencia de pavimentación, vereda angosta, vereda en mal estado, ausencia de ciclovías, otros similares.
Iniciativas en el espacio público (IEP)	•Arborización nativa, mobiliario urbano, iluminación pública con instalación eléctrica soterrada, juegos, equipamiento e infraestructura deportiva, senderos en quebradas, señalización de lugares de interés turístico, otros similares.
Iniciativas de movilidad (IM)	•Estacionamiento para bicicletas, habilitar acceso inclusivo, mejoramiento de condiciones peatonales, mejoramiento de veredas, construcción de ciclovías, definición de zona de tránsito calmado, pavimentación de calzadas, gestión de servicios a la comunidad, implementación de espacios para la gente en las calles, mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero, otros similares.

Fuente: Elaboración propia, con base en guía CNDU, PNUD, Geociudad (2019).

Objetivos

General:

Recolectar y analizar información cuantitativa relativa a los niveles de priorización que niños, niñas y adolescentes estudiantes de la comuna de El Quisco les otorgan a aspectos de movilidad y espacios públicos.

Específicos:

1. Analizar los niveles de priorización que NNA les otorgan a las problemáticas de movilidad y espacio público en la comuna.
2. Describir las iniciativas de solución de problemáticas priorizadas por NNA.
3. Promover aspectos de formación ciudadana y participación social de NNA.

Justificación

La determinación de aplicar un instrumento cuantitativo es tomada a partir de los criterios estipulados en la ley 21.430 relativos a la accesibilidad de poder llevar a cabo un proceso de esta naturaleza, por lo que se decide que el contexto más adecuado para la aplicación del instrumento es el espacio escolar, donde es requerido un asentimiento (por parte de los niños, niñas y adolescentes) y un consentimiento de su padre, madre o adulto cuidador. De este modo, se pudo obtener un muestreo intencionado dentro de un espacio adecuado para responder las preguntas realizadas por el Equipo gestor. Estos espacios fueron el Colegio El Quisco, la Escuela El Totoral, y el Programa Saberes.

Viabilidad

La aplicación de un instrumento es mayormente viable en cuanto a recursos humanos y materiales, ya que consta de un menor tiempo de ejecución y, en el caso de la población seleccionada para el diagnóstico PIIMEP, se contaba con la disponibilidad por parte de las autoridades académicas para llevar a cabo este proceso. Asimismo, supone un proceso de análisis más compacto a través de gráficas y estadísticos descriptivos que dan respuesta al objetivo general establecido para la aplicación del instrumento.

Tipo de muestra

Muestra no probabilística

Las muestras no probabilísticas (o muestreos intencionados) suponen un procedimiento de selección orientado por las características del estudio más que por un criterio estadístico de generalización. Al no ser un estudio con carácter inferencial, se recurre a este tipo de muestreo, ya que representan casos con las características establecidas en el planteamiento del problema e implican el conocer la opinión respecto a una temática por parte de una población específica, cuyos criterios son establecidos por el equipo gestor.

Las ventajas de este muestreo son la facilidad del diseño y la disminución de los costos de aplicación.

Criterios de inclusión de la población seleccionada

Se encuesta a niños, niñas y adolescentes de entre 7 y 14 años, con residencia en la comuna de El Quisco.

Alcance

Descriptivo

Buscan especificar propiedades y características importantes de cualquier fenómeno que se analice. Describe tendencias de un grupo o población, es decir, pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, esto es, su objetivo no es indicar su relación. Los estudios descriptivos son útiles para mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de un fenómeno, suceso, comunidad, contexto o situación. (Sampieri, completar).

Tipo de diseño

Diseño no experimental

La investigación que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, se trata de estudios en los que no hacemos variar en forma intencional las variables independientes para ver su efecto sobre otras variables. Lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural, para analizarlos (The SAGE Glossary of the Social and Behavioral Sciences, 2009b).

Temporalidad

Tabla 78: Operacionalización de variables.

Variable	Elementos de la variable	Categoría de análisis
Problemas en el espacio público (PEP)	Ausencia de plazas	Infraestructura de espacio público
	Deterioro de equipamiento	
	Mal uso o ausencia de papeleros	
	Degradación ambiental	Medioambiente
	Falta de arborización	
	Ausencia de puntos limpios	
	Presencia de microbasurales	
	Mal uso del espacio	Conflicto
	Espacio inactivo	Seguridad
	Otros	Otros
Problemas de movilidad (PM)	Discontinuidad	Infraestructura de movilidad
	Cruce inseguro	
	Ausencia de pavimentación	
	Vereda angosta	
	Vereda en mal estado	
	Ausencia de ciclovías	
	Ausencia de condiciones para movilidad reducida	Infraestructura universal
	Congestión	Tránsito
	Barrera	Transporte público
	Inexistencia de paraderos	
	Inexistencia de servicios de transporte colectivo	
	Excesiva distancia a paraderos	
	Otros	Otros
Iniciativas en el espacio público (IEP)	Arborización nativa	Medioambiente
	Senderos en quebradas	
	Mobiliario urbano	Infraestructura de espacios públicos
	Iluminación pública con instalación eléctrica soterrada	
	Equipamiento e infraestructura deportiva	

	Señalización de lugares de interés turístico	Turismo y desarrollo económico
	Otros	Otros
Iniciativas de movilidad (IM)	Estacionamiento para bicicletas	Equipamiento de movilidad
	Habilitar accesos inclusivos	Infraestructura universal
	Mejoramiento de experiencia de movilidad peatonal en el borde costero	
	Mejoramiento de condiciones peatonales	Infraestructura de movilidad
	Implementación de espacios para la gente en las calles	
	Mejoramiento de veredas	
	Construcción de ciclovías	
	Pavimentación de calzadas	
	Definición de zonas de tránsito calmado	Tránsito
	Gestión de servicios a la comunidad	Servicios
	Otros	Otros

Fuente: Elaboración propia.

Instrumento de recolección de información

A partir de cada variable, se elabora una pregunta con varias alternativas dependiendo del número de elementos que la compongan, las cuales a su vez obedecen a las categorías de análisis definidas por el Equipo Gestor. Cada uno de dichos elementos se encuentra considerado en las alternativas correspondientes a cada pregunta, mientras que la categorización facilitará el proceso de análisis y descripción de los datos.

En cada pregunta, los niños, niñas y adolescentes deben priorizar tres alternativas conforme a su percepción.

Figura 44**:** Cuestionario encuesta PIIMEP NNA

Variable 1: PEP

Espacios públicos: ¿Qué problemas puedes notar dentro de los espacios de la comuna? Elige 3

- [ ] Falta de cuidado en las plazas
- [ ] Mucha basura, faltan papeleros
- [ ] Faltan arreglos en los juegos o en otros lugares parecidos
- [ ] Hay mucha oscuridad
- [ ] Sentirse inseguro
- [ ] Falta cuidado del medioambiente
- [ ] Faltan lugares donde reciclar
- [ ] Hay pocos árboles y plantas

Variable 2: PM

Problemas de movilidad: Cuando te mueves por la comuna (por ejemplo, para llegar al colegio), ¿Qué problemas tienes para llegar? Elige 3

- [ ] Hay lugares donde no puedo ir porque está cerrado
- [ ] No hay calles adecuadas (ciclovías) para andar en bici
- [ ] Hay pocos paraderos o están muy lejos
- [ ] Hay muchos autos en la calle
- [ ] Cuando me muevo en la calle, me siento inseguro
- [ ] Faltan veredas o están en mal estado y pueden provocar accidentes
- [ ] Las personas con discapacidad no pueden andar bien en la calle

Variable 3: IEP

Iniciativa espacios públicos: ¿Qué solución le podemos dar a estos problemas? Elige 3

- [ ] Más árboles
- [ ] Más bancas, papeleros, juegos, luces, etc.
- [ ] Más canchas y lugares donde hacer deporte
- [ ] Caminos para pasear en las quebradas

Variable 4: IM

Iniciativas de movilidad ¿Qué solución le podemos dar a estos problemas? Elige 3

- [ ] Mejorar las veredas y calles
- [ ] Tener lugares seguros donde andar en bicicleta
- [ ] Que los servicios (bancos, consultorios, municipalidad, etc.) estén más cerca
- [ ] Que hayan más paraderos
- [ ] Que en las veredas y en las plazas las personas con discapacidad se puedan mover cómodamente

Fuente: Elaboración propia.

2.8.1 Análisis de resultados de encuesta a NNA

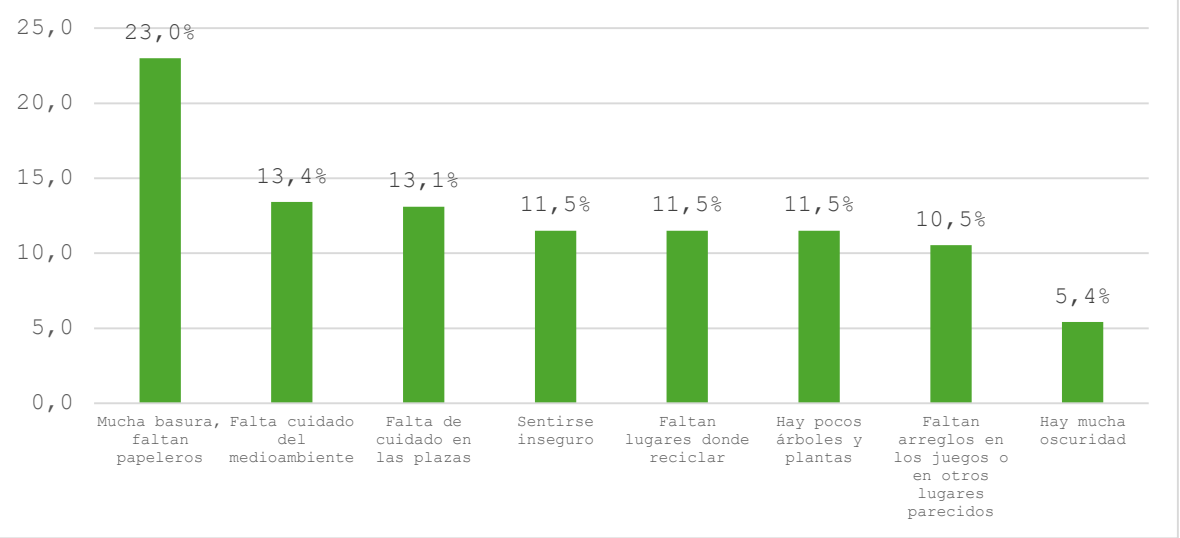
Se generaron 104 datos, las preguntas contienen la posibilidad de responder tres opciones.

Tabla 79: Frecuencias respuesta a problemas de espacios públicos.

Espacios públicos: ¿Qué problemas puedes notar dentro de los espacios de la comuna?		
CATEGORIA	**Frecuencia**	**%**
Mucha basura, faltan papeleros	72	23,0
Falta cuidado del medioambiente	42	13,4
Falta de cuidado en las plazas	41	13,1
Sentirse inseguro	36	11,5
Faltan lugares donde reciclar	36	11,5
Hay pocos árboles y plantas	36	11,5
Faltan arreglos en los juegos o en otros lugares parecidos	33	10,5
Hay mucha oscuridad	17	5,4
TOTAL	313	

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta a NNA, PIIMEP.

Gráfico 27: Distribución porcentual problemáticas de espacio público.



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta a NNA, PIIMEP.

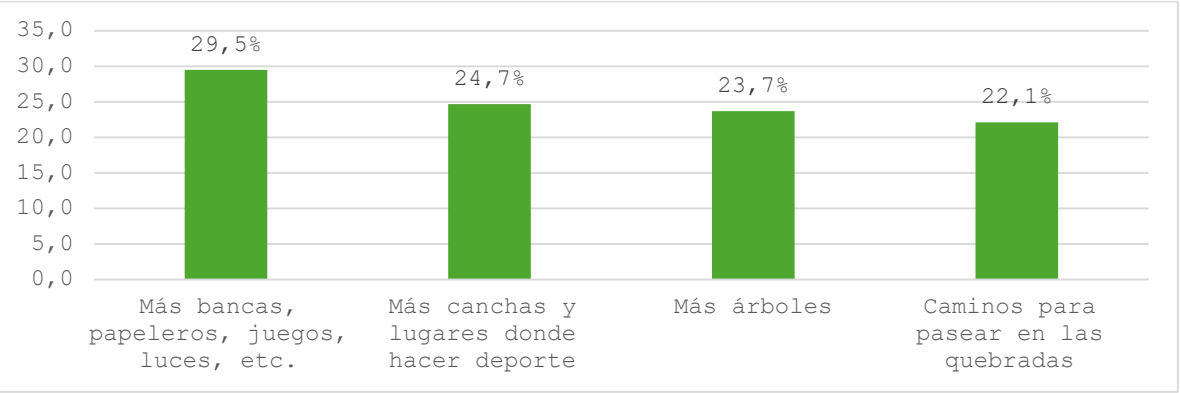
Como se puede apreciar en el anterior cuadro, para los niños, niñas y adolescentes consultados respecto a las problemáticas de los espacios públicos establecieron en primer lugar la existencia de mucha basura y la falta de papeleros en plazas con un 23% de los datos, en segundo lugar, la falta de cuidado del medio ambiente con un 13% y en tercer lugar la falta de cuidado en plazas, dejando en el último lugar la existencia de mucha oscuridad en estos espacios públicos.

Tabla 80: Frecuencias iniciativas de espacios públicos.

Iniciativa espacios públicos: ¿Qué solución le podemos dar a estos problemas?		
CATEGORIA	**Frecuencia**	**%**
Más bancas, papeleros, juegos, luces, etc.	92	29,5
Más canchas y lugares donde hacer deporte	77	24,7
Más árboles	74	23,7
Caminos para pasear en las quebradas	69	22,1
TOTAL	312	

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta a NNA, PIIMEP.

Gráfico 28: Distribución porcentual iniciativas de espacio público.



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta a NNA, PIIMEP.

Como se aprecia en el anterior cuadro, existe una distribución más o menos homogénea, los encuestados consideraron como iniciativa o solución a las problemáticas de espacio público, en primer lugar, con un 29,5%, la instalación de más mobiliario en los espacios públicos (papeleros,

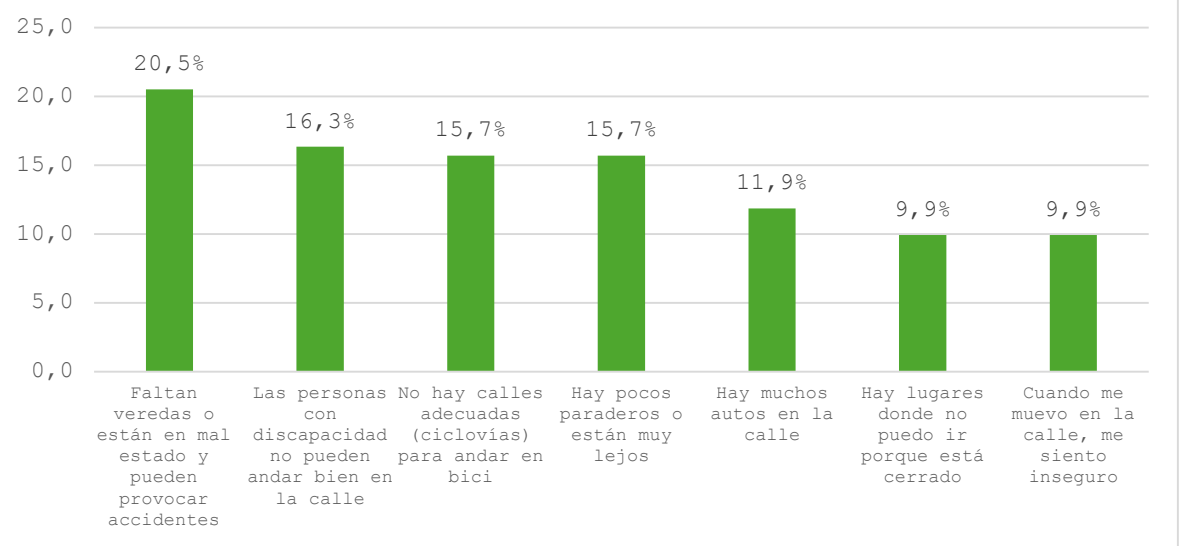
bancas, juegos, luces, etc.), en segundo lugar, seleccionaron la creación de más espacios deportivos con un 24,7% y, en tercer lugar, con un 23,7% seleccionaron más árboles en los espacios públicos y en cuarto lugar seleccionaron más caminos para pasear en las quebradas, con un 22,1%.

Tabla 81: frecuencias problemáticas de movilidad.

Problemas de movilidad: Cuando te mueves por la comuna (por ejemplo, para llegar al colegio), ¿Qué problemas tienes para llegar?		
CATEGORIA	**Frecuencia**	**%**
Faltan veredas o están en mal estado y pueden provocar accidentes	64	20,5
Las personas con discapacidad no pueden andar bien en la calle	51	16,3
No hay calles adecuadas (ciclovías) para andar en bici	49	15,7
Hay pocos paraderos o están muy lejos	49	15,7
Hay muchos autos en la calle	37	11,9
Hay lugares donde no puedo ir porque está cerrado	31	9,9
Cuando me muevo en la calle, me siento inseguro	31	9,9
TOTAL	312	

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta a NNA, PIIMEP.

Gráfico 29: Distribución porcentual problemática de movilidad.



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta a NNA, PIIMEP.

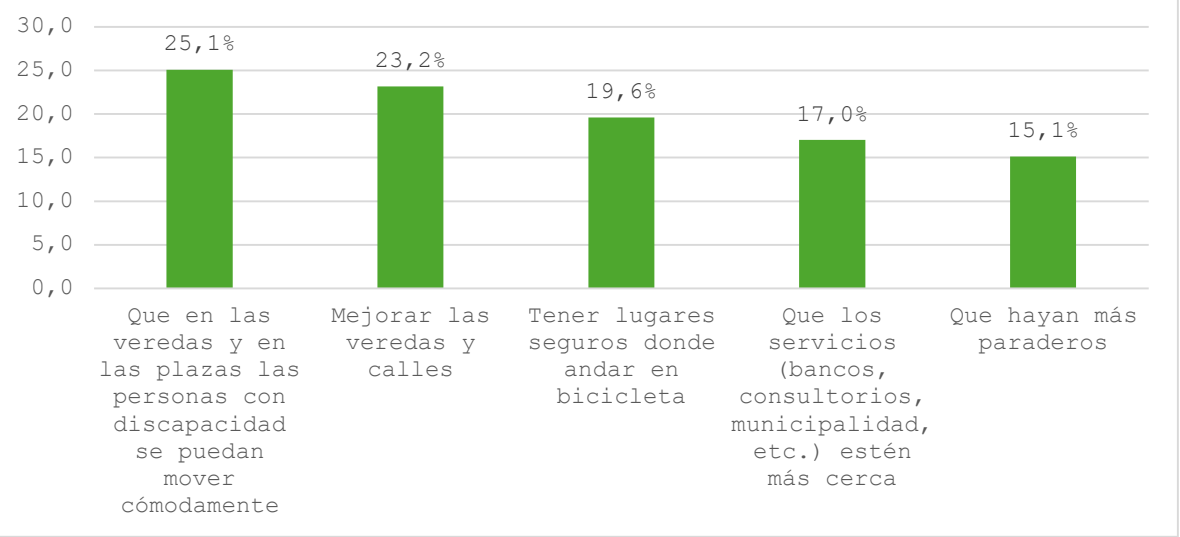
En relación a la distribución porcentual de las problemática de movilidad se puede apreciar que en primer lugar se encuentra faltan veredas o están en mal estado y pueden provocar un accidente con 20,5%, en segundo lugar establecieron las personas con discapacidad no pueden andar bien en la calle con 16,3% y en tercer lugar comentaron la inexistencia de calles adecuadas para andar en bici (ciclo vías) con 15,7%, en último lugar se encuentra la inseguridad que produce el transitar por las calles con un 9,9%.

Tabla 82: distribución porcentual iniciativas de Movilidad

Iniciativas de movilidad ¿Qué solución le podemos dar a estos problemas?		
CATEGORIA	**Frecuencia**	**%**
Que en las veredas y en las plazas las personas con discapacidad se puedan mover cómodamente	78	25,1
Mejorar las veredas y calles	72	23,2
Tener lugares seguros donde andar en bicicleta	61	19,6
Que los servicios (bancos, consultorios, municipalidad, etc.) estén más cerca	53	17,0
Que haya más paraderos	47	15,1
TOTAL	311	

Fuente: Elaboración propia con base en encuesta a NNA, PIIMEP.

Gráfico 30: distribución porcentual iniciativas de movilidad.



Fuente: Elaboración propia con base en encuesta a NNA, PIIMEP.

Como se puede apreciar en el anterior gráfico, para los NNA la priorización de iniciativas de movilidad se estableció en primer lugar (25,1%) que las veredas y plazas estén adaptadas para personas con discapacidad, en segundo lugar, con un 23,2% priorizaron mejorar las veredas y calles para la seguridad del peatón y en tercer lugar establecieron (19,6%) tener lugares seguros para andar en bicicleta mostrando un interés en esta forma de movilizarse.

2.8.2 Conclusiones

Obtener y analizar la opinión de los niños, niñas y adolescentes es fundamental para poder proyectar la forma en como nos moveremos y los espacios públicos que contendrán esta forma de moverse. El enfoque de análisis busco que los participantes pudieran analizar las problemáticas y soluciones respecto a aspectos de movilidad y características de espacios públicos.

Respecto a los problemas de espacios públicos priorizaron aspecto de medio ambiente y aseo en plazas y vialidades, específicamente aspectos de existencia de basura, falta de papeleros, cuidado del medio ambiente y mantención de infraestructura de plazas. En cuanto a las ultimas priorizaciones podemos inferir que los espacios de la comuna se encuentran iluminadas y que

existe problemas con la mantención de los juegos u otra infraestructura para el esparcimiento y el deporte.

Una vez analizadas las problemáticas, los NNA priorizaron como soluciones el fortalecimiento de las condiciones del mobiliario público, es decir que las plazas contengan más canchas y/o lugares para hacer deporte, más bancas y papeleros, en definitiva, mejorar las condiciones de las plazas para transformarlas en espacios de encuentro en el deporte y el esparcimiento.

En cuanto a las problemáticas de movilidad, consideraron preponderante la mejora de las veredas o espacios de movilidad para, por un lado, evitar accidentes en su transitar y, por otro lado, que puedan ser utilizadas por personas con discapacidad, de esa forma evitar accidentes, también consideraron que no existen las condiciones viales para poder trasladarse en bicicleta hacia diferentes sectores de la comuna. En cambio, como ultimas prioridades quedaron aspectos de inseguridad en los espacios y que existen lugares donde no pueden entrar.

Respecto a las iniciativas de movilidad se puede desprender de las opiniones de los NNA tienen una opinión inclusiva respecto a los espacios públicos que contienen esta movilidad, de tal forma ponderan positivamente el mejoramiento de las veredas y calles para facilitar el traslado de personas con discapacidad, además de centrar el traslado en bicicleta como una forma de movilidad.

2.9 DIAGNOSTICO CATASTRO DE VIAS ESTRUCTURANTES

Metodología de catastro de vías estructurantes PRC 1994

Introducción

Para efectos de contar con una caracterización completa de las vías estructurantes definidas según el Plan Regulador Comunal (PRC) vigente (1994). Esto involucra a los macro sectores de Isla Negra, Quisco Sur, Quisco Norte, Quisco Centro y Punta de Tralca. En este análisis se excluye el sector de El Totoral, dado que no se considera dentro del PRC, sino que en el Plan Regulador Intercomunal.

Para efectos de la definición de las variables a medir, se utiliza como referencia la guía del PNUD, CNDU, y Geociudad (2019). En esta se consideran los Aspectos Urbanos de Áreas Verdes y Espacio Público, donde uno de sus antecedentes relevantes es la calidad del pavimento de las aceras, y el Aspecto Urbano de Transporte y movilidad, en dos antecedentes relevantes: Vialidad e Intersecciones relevantes.

La elaboración del instrumento de caracterización fue responsabilidad del equipo gestor del PIIMEP, mientras que la medición se realizó por el mismo equipo, junto con funcionarios/as de SECPLA, DIMAO, y DIDECO. La herramienta para la recolección de la información fue KoboToolbox, cuya función principal la recopilación de datos a través de la creación y gestión de formularios.

Objetivo

El objetivo de este catastro es: Generar información acerca de las condiciones estructurales de aceras, calzadas y cruces de las vías estructurantes del Plan Regulador Comunal del año 1994 para el diagnóstico del Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de la comuna de El Quisco.

Variables

Las variables tomadas en cuenta se presentan en la tabla de a continuación:

Tabla 83: Definición de variables catastro de aceras, calzadas y cruces en vías estructurantes.

Variable	Categoría de análisis	Elementos de la variable	Categoría de Respuesta
Características territoriales		Unidad vecinal	Quisco Norte oriente
			Quisco Norte poniente
			Quisco Alto
			Pinomar
			Quisco Centro Norte
			Quisco Centro
			Quisco Sur poniente
			Quisco Sur oriente
			Isla Negra
			Punta de Tralca
			Totoral Bajo
			Totoral Alto
			Totoral Norte
		Orientación de la cuadra catastrada	Oriente
			Poniente
			Norte
			Sur
Estado de aceras	Pavimento	Pavimento	Cuenta con pavimento
			Parcial
			No cuenta con pavimento
		Extensión del pavimento	Menos del 50%
			Más del 50%
			Cerca del 50%
	Calidad	Calidad	Alta
			Media
			Baja
		Degradación	Agrietada
			Levantada
			Hundida
			Desgastada
			Desnivel
			Agujeros y/o zanjas
			Otros
		Calidad de dispositivo de rodado	Alta
			Media
			Baja
	Continuidad	Continuidad vial	Sí
			No
		Discontinuidad de acera	Postes de telecomunicación
			Autos

			Basureras
			Vegetación
			Faroles
			Escombros
			Rocas
			Agujeros
			Otros
		Circulación tránsito rodado	Sí
			Sí, pero con dificultad
			No
		Disponibilidad de dispositivo de rodado	Sí
			No
			Parcial
	Longitud de acera	Longitud de la acera	N° centímetros/metros
		Longitud de pavimento en acera	N° centímetros/metros
Estado de calzadas	Pavimento	Pavimento	Cuenta con pavimento
			Parcial
			No cuenta con pavimento
		Extensión del pavimento	Menos del 50%
			Más del 50%
			Cerca del 50%
		Calidad	Alta
			Media
			Baja
	Calidad	Degradación	Agrietada
			Levantada
			Hundida
			Desgastada
			Desnivel
			Agujeros y/o zanjas
			Otros
Estado del cruce	Pavimento	Pavimento en el cruce	Sí
			No
			Parcial
	Calidad	Calidad del cruce	Alta
			Media
			Baja
		Degradación	Agrietada
			Levantada
			Hundida
			Desgastada
			Desnivel
			Agujeros y/o zanjas
			Otros

Fuente: Elaboración propia

Procedimiento

Territorio

Se toman en cuenta los territorios según la extensión de la vialidad estructurante según el Plan Regulador Comunal del año 1994, que corresponden a las siguientes unidades vecinales:

1. Quisco Norte oriente
2. Quisco Norte poniente
3. Quisco Alto
4. Pinomar
5. Quisco Centro Norte
6. Quisco Centro
7. Quisco Sur poniente
8. Quisco Sur oriente
9. Isla Negra
10. Punta de Tralca

Temporalidad

El catastro se aplicó desde el abril a junio del 2024, de manera paulatina, hasta cubrir todas las vías estructurantes del PRC del 1994 (ver figura 23)

Equipos

Para la aplicación del instrumento se desplegaron duplas de profesionales, que recorrieron las vías estructurantes catastrando el estado de las aceras, calzadas y cruces.

Requerimientos materiales

Se utilizaron dispositivos móviles como Smartphone y tabletas con acceso a internet para la aplicación del instrumento a través de la aplicación KoboCollect. Huincha de medir para obtener datos de las variables de longitud de la acera.

Aplicación del instrumento

Se aplica el instrumento a través de la observación en terreno, donde cada registro corresponde a una cuadra, en una de las aceras, calzadas y cruces en esta. Las duplas se dividen la aplicación del instrumento en cada acera de la vía estructurante, una persona en la vía sur u oriente, y otra en la vía norte o poniente, según corresponda.

La aplicación del catastro comienza desde el principio de la cuadra. En primer lugar, se marca el tramo que será catastrado, en un mapa virtual, hasta el cruce que separa una cuadra de la otra cuadra a observar. Una vez especificada esta geo-línea, los profesionales comienzan a registrar los datos de las aceras, luego de las calzadas y al final de su recorrido, del cruce. Se aplican las variables mencionadas durante todo el recorrido, haciendo pausas para medir la longitud de la acera y la longitud del pavimento de esta, y según lo requiera la observación de las distintas variables. Finalmente, quienes aplican el catastro toman una fotografía desde el cruce hacia el inicio del recorrido, en la que se debía ver el cruce, la calzada y la acera catastrada. Así, el proceso se repite en todas las vías estructurantes.

2.9.1 ANÁLISIS

Datos generales

El catastro del estado de aceras, como anteriormente se menciona, es una estructura vial que establece las vialidades estructurantes de la comuna, según el PRC 1994, de esta forma se logra definir una especie de estructura central por donde la ciudad crece y se desarrolla.

Tabla 84: Frecuencia vialidades estructurales por sector.

SECTOR	CUENTA DE UNIDAD VECINAL
Quisco Sur Oriente	123
Punta de Tralca	99
Quisco Norte Poniente	93
Quisco Centro	75
Quisco Norte Oriente	50
Isla Negra	40
Quisco Centro Norte	37
Quisco Sur Poniente	36
Pinomar	35
Quisco Alto	9
TOTAL GENERAL	597

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

Como se puede apreciar en el anterior cuadro, el sector comunal de El Quisco Sur Oriente está compuesta por la mayor cantidad de aceras que componen las vialidades estructurales, la sigue el sector de Punta de Tralca y en tercer lugar el sector de Quisco Norte Poniente.

Respecto a las orientaciones y como se aprecia en la siguiente tabla la mayor cantidad de aceras a nivel comunal se encuentran con dirección oriente y específicamente, las aceras orientación poniente en el sector de Punta de Tralca es la que tiene mayor numero.

Tabla 85: Frecuencia aceras por vialidades estructurales según orientación y sector.

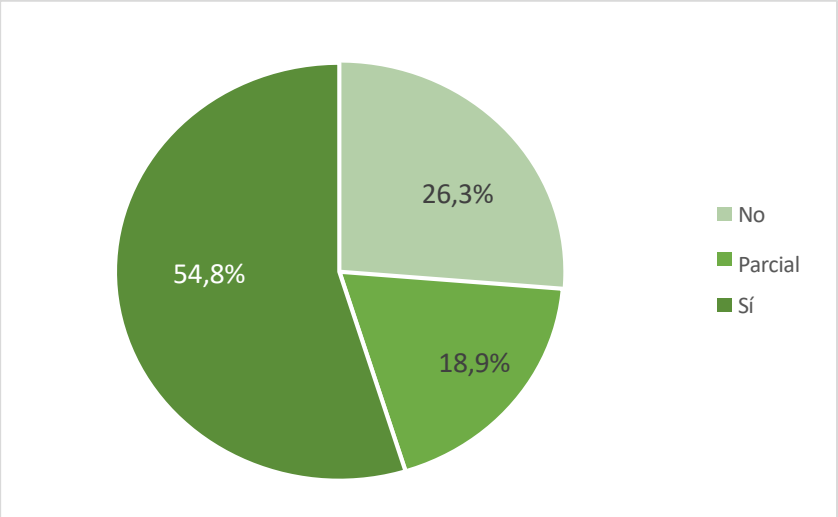
SECTOR	NORTE	ORIENTE	PONIENTE	SUR	TOTAL GENERAL
Quisco Sur Oriente	35	33	29	26	123
Punta de Tralca	10	38	43	8	99
Quisco Norte Poniente	13	25	38	17	93
Quisco Centro	25	17	14	19	75
Quisco Norte Oriente	12	19	3	16	50
Isla Negra	8	16	9	7	40
Quisco Centro Norte	0	19	18	0	37
Quisco Sur Poniente	4	16	12	4	36
Pinomar	20	2	3	10	35
Quisco Alto	0	8	1	0	9
TOTAL GENERAL	127	193	170	107	597

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

1. En el Tramo: la Acera (a lo largo) ¿tiene pavimentación?

Como se puede apreciar en el siguiente cuadro y en función a la pavimentación, se puede desprender que de las aceras de vialidades estructurales comunales el 54,8% de las aceras tienen pavimentación, un 18,9% tienen pavimentación parcial y un 26,3% no tienen pavimentación.

Gráfico 31: Distribución porcentual por aceras con pavimentación en vialidades estructurantes comunal.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

En cuanto a las aceras pavimentadas por sector y como se aprecia en el siguiente cuadro, el sector que tiene menos acera pavimentadas es en Punta de Tralca, el sector que tiene más aceras parcialmente pavimentadas es el Quisco Norte Poniente y el sector que tiene mayor número de aceras pavimentadas es el Quisco Sur Poniente.

Tabla 86: Frecuencia aceras con pavimentación por sector.

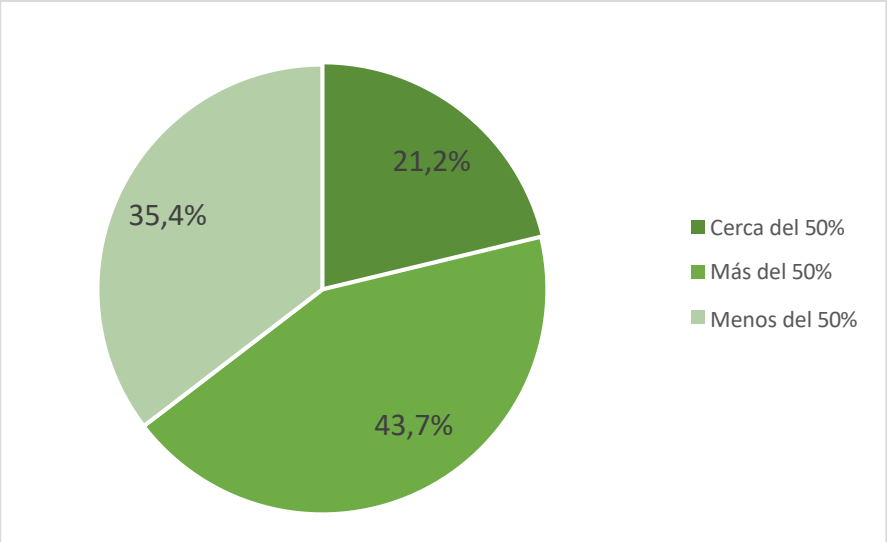
SECTOR	NO	PARCIAL	SÍ	TOTAL GENERAL
Isla Negra	11	8	21	40
Pinomar	3	8	24	35
Punta de Tralca	53	6	40	99
Quisco Alto	8	1	0	9
Quisco Centro	18	13	44	75
Quisco Centro Norte	6	7	24	37
Quisco Norte Oriente	17	24	9	50
Quisco Norte Poniente	15	28	50	93
Quisco Sur Oriente	26	9	88	123
Quisco Sur Poniente	0	9	27	36

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y acera PIIMEP

1.1. ¿Qué porcentaje aproximado de la acera tiene pavimento?

En relación al porcentaje de aceras pavimentadas (sin considerar las aceras sin pavimentar), se aprecia que el 43,7% de las aceras se encuentran más del 50% pavimentadas, el 21,2% de las aceras se encuentran cerca del 50% pavimentadas y el 35,4% tienen menos del 50% de las aceras pavimentadas. Lo que se puede deducir que casi el 65% de las aceras tienen un porcentaje superior al 50% de pavimentación.

Gráfico 32: distribución de porcentaje de pavimentación aceras.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

En relación con frecuencia por división territorial, los sectores con mayor porcentaje de aceras pavimentadas son el Quisco Norte Poniente, Quisco Norte Oriente, Pinomar y Quisco Centro, en comparación con los sectores con menos porcentaje de aceras pavimentadas se encuentran Quisco Sur Oriente y Poniente, Punta de Tralca y Quisco Centro Norte.

Tabla 87: frecuencia porcentaje de pavimentación de acera

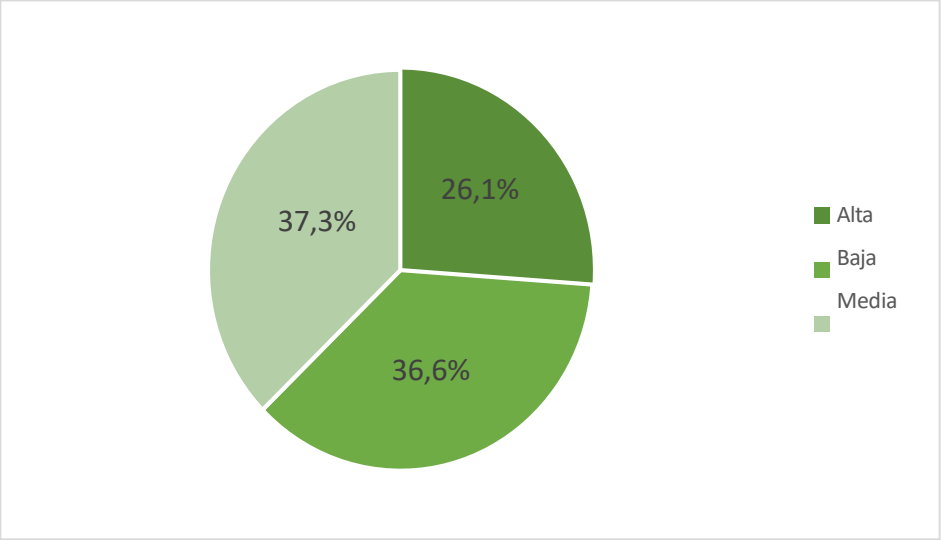
SECTOR	CERCA DEL 50%	MÁS DEL 50%	MENOS DEL 50%	TOTAL GENERAL
Quisco Norte Poniente	7	13	8	**28**
Quisco Norte Oriente	4	11	9	**24**
Quisco Centro	1	8	4	**13**
Quisco Sur Poniente	2	3	4	**9**
Quisco Sur Oriente	2	3	4	**9**
Isla Negra	4	2	2	**8**
Pinomar	1	5	2	**8**
Quisco Centro Norte	1	2	4	**7**
Punta de Tralca	2	1	3	**6**
Quisco Alto	0	1	0	**1**
TOTAL GENERAL	24	49	40	113

Fuente: Elaboración propia, ba o estado de calzad

2. Calidad de acera.

En relación la calidad de las aceras estructurantes se puede apreciar que preponderantemente las aceras están con una calidad media (37,3%) y alta (26,1%), no obstante, casi 2/7 de las aceras tienen una calidad baja.

Gráfico 33: Frecuencia por calidad de acera.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

Si el mismo análisis lo vemos por sector, podemos apreciar que los sectores con mayor número de aceras con calidad alta por sobre las bajas y medias son el Quisco Sur Oriente, Isla Negra y Quisco Sur Poniente, los sectores con un numero de aceras con calidad media por sobre las otras categorías son Quisco Norte Poniente, Quisco Centro, Pinomar y Quisco Centro Norte, y los sectores con mayor número de aceras con calidad baja, en comparación con las otras categorías, son Punta de Tralca y Quisco Norte Oriente.

Tabla 88: Frecuencia porcentual calidad acera por sector

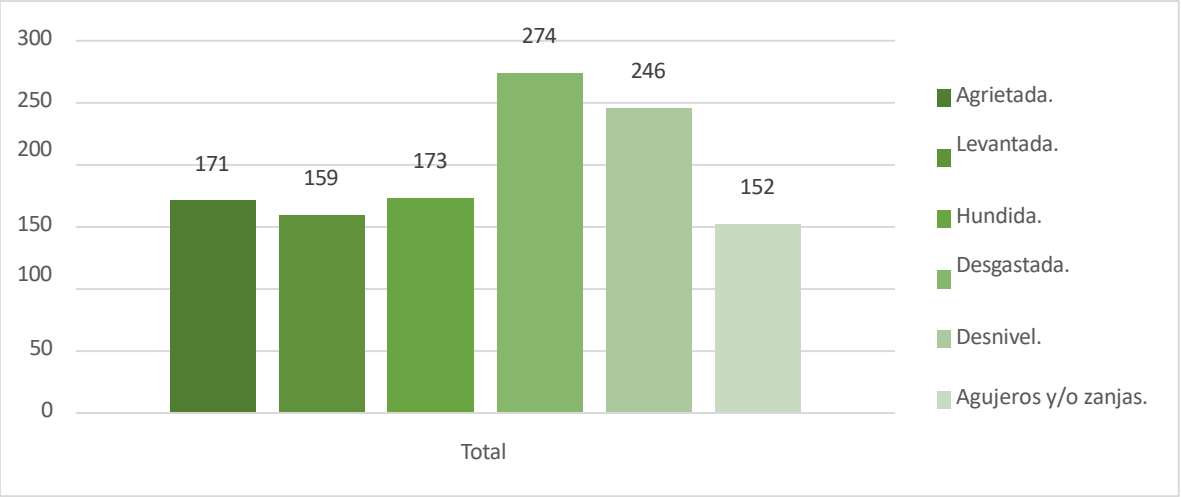
SECTOR	ALTA	BAJA	MEDIA	TOTAL GENERAL
Quisco Sur Oriente	67	26	30	123
Quisco Norte Poniente	11	33	47	91
Punta de Tralca	9	48	31	88
Quisco Centro	6	29	40	75
Quisco Norte Oriente	0	39	10	49
Isla Negra	15	14	8	37
Quisco Sur Poniente	20	3	13	36
Pinomar	9	8	18	35
Quisco Centro Norte	11	7	13	31
Quisco Alto	0	0	1	1
TOTAL GENERAL	148	207	211	566

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

2.1. Específicamente, ¿Qué tipo de degradación tiene la acera?

Respecto a qué tipo de degradación tiene la acera de las aceras estructurantes de la comuna, en primer lugar, se encuentran las aceras desgastadas, seguidas por las aceras con desnivel, y en tercer lugar las aceras hundidas, en último año se encuentran las aceras agujeros y/o zanjas.

Gráfico 34: Frecuencia tipo de degradación aceras comunal.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

En relación a la distribución por sectores y como se aprecia en la siguiente tabla, la mayor cantidad de aceras con problemas se encuentran las aceras desgastadas en el Quisco Norte Poniente, seguido por el Quisco Centro con las aceras en desnivel y en tercer lugar el Quisco Norte Oriente con las aceras desgastadas.

Tabla 89: Frecuencia tipo de degradación por sector

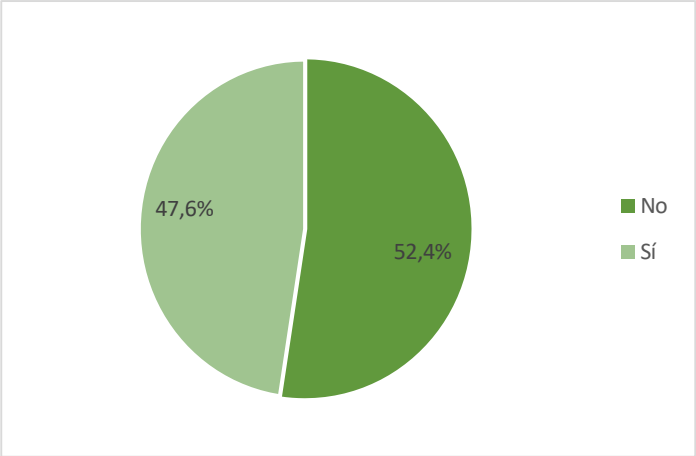
SECTOR	AGRIETADA	LEVANTADA	HUNDIDA	DESGASTADA	DESNIVEL	AGUJEROS Y/O ZANJAS
Isla Negra	10	4	3	15	10	8
Pinomar	13	8	8	20	16	10
Punta de Tralca	27	26	26	40	39	27
Quisco Alto	0	0	0	1	1	1
Quisco Centro	25	30	36	37	59	31
Quisco Centro Norte	6	9	12	13	9	8
Quisco Norte Oriente	28	31	31	44	35	17
Quisco Norte Poniente	40	25	25	68	40	23
Quisco Sur Oriente	14	23	28	21	31	20
Quisco Sur Poniente	8	3	4	15	6	7
TOTAL GENERAL	171	159	173	274	246	152

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

3. ¿El tramo de acera tiene continuidad vial?

Como se aprecia en el siguiente cuadro, el 52,4% de las aceras no tienen problemas con la continuidad vial, en comparación con los 47,6% de las aceras que si tienen un problema de continuidad vial.

Gráfico 35: distribución porcentual continuidad vial comunal.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

Respecto a la segregación por sector y visualizando el siguiente grafico se puede apreciar que en el sector de El Quisco Sur Poniente es la que tiene mayor frecuencia de continuidad vial, no obstante, el sector de Punta de Tralca es la que tiene peor continuidad vial.

Tabla 90: Frecuencia continuidad vial por sector

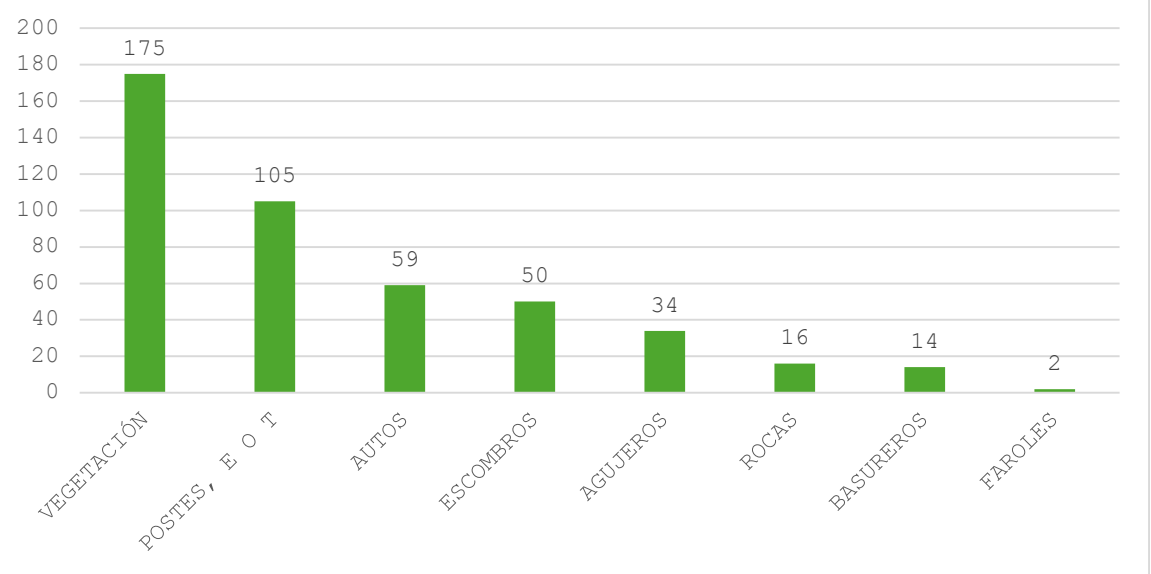
SECTOR	NO	SÍ	TOTAL GENERAL
Isla Negra	20	20	40
Pinomar	14	21	35
Punta de Tralca	61	38	99
Quisco Alto	7	2	9
Quisco Centro	39	36	75
Quisco Centro Norte	18	19	37
Quisco Norte Oriente	36	14	50
Quisco Norte Poniente	45	48	93
Quisco Sur Oriente	57	66	123
Quisco Sur Poniente	16	20	36
TOTAL GENERAL	313	284	597

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras IIMEP.

3.1. ¿Qué provoca la discontinuidad en la acera?

Siguiendo con el análisis, en relación a que produce la discontinuidad y el siguiente gráfico, se puede apreciar que la principal causa de discontinuidad en las aceras son la existencia de vegetación, seguidos en segundo lugar los postes de electricidad o telecomunicaciones y en tercer lugar se encuentra otros, los que se refieren principalmente a hidrantes, taludes de tierra, basura, etc.

Gráfico 36: Frecuencia por tipo de discontinuidad vías estructurantes.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

Continuando con el análisis de las causas de la discontinuidad en las aceras, vimos que en primer lugar está la vegetación, siendo en el sector de Punta de Tralca donde se ve la mayor cantidad de aceras con vegetación, en relación con los postes de electricidad o telecomunicaciones se puede apreciar que en el sector que tuvieron más esta problemática fue en el sector de EL Quisco Sur Oriente.

Tabla 91: Frecuencia distribución tipo de discontinuidad por sector

SECTOR	POSTES	AUTOS	BASUREROS	VEGETACIÓN	FAROLES	ESCOMBROS	ROCAS	AGUJEROS
Isla Negra	7	1	0	11	2	5	4	2
Pinomar	3	0	3	13	0	1	0	1
Punta de Tralca	12	6	3	40	0	8	7	14
Quisco Alto	3	0	0	6	0	0	0	0
Quisco Centro	13	10	1	14	0	4	0	0
Quisco Centro Norte	10	3	2	8	0	0	0	0
Quisco Norte Oriente	14	7	3	26	0	7	3	7
Quisco Norte Poniente	20	5	1	29	0	8	1	8
Quisco Sur Oriente	21	19	1	25	0	13	1	2
Quisco Sur Poniente	2	8	0	3	0	4	0	0

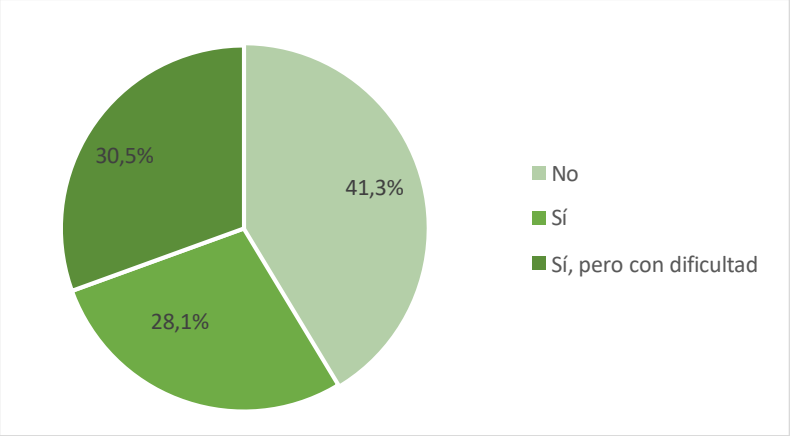
Total general	105	59	14	175	2	50	16	34

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

4. La acera ¿permite la circulación de tránsito de personas con movilidad reducida?

Continuando con el análisis y como se aprecia en el siguiente gráfico, existe un alto porcentaje de vialidades que no permiten la movilidad de personas con movilidad reducidas (41,3%), en comparación a las aceras que permiten la movilidad (30,5%) y las aceras que permiten la movilidad, pero con dificultad (28,1%)

Gráfico 37**:** Distribución porcentual circulación tránsito de personas con movilidad reducida en vialidades estructurantes Comunal.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

Si disgregamos el análisis por sector y como se aprecia en la siguiente tabla, el sector de Punta de Tralca tiene la mayor cantidad de vialidades con aceras en las que no pueden transitar personas con movilidad reducida, seguidos por El Quisco Norte Oriente y, en tercer lugar, un empate entre los sectores de El Quisco Norte Poniente y El Quisco Sur Oriente.

Tabla 92**:** frecuencia circulación tránsito de personas con movilidad reducida por sector

SECTOR	No	Sí	Sí, pero con dificultad	Total general
Isla Negra	12	14	12	38
Pinomar	9	7	19	35
Punta de Tralca	57	20	22	99
Quisco Alto	7		2	9
Quisco Centro	22	7	9	38
Quisco Centro Norte	1	10	6	17
Quisco Norte Oriente	36	2	12	50
Quisco Norte Poniente	34	16	43	93
Quisco Sur Oriente	34	60	29	123
Quisco Sur Poniente	10	15	10	35
Total general	**222**	**151**	**164**	**537**

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

5. ¿Cuánto mide la acera?

Una variable importante de analizar es el diámetro de la acera, lo que repercute en la calidad y experiencia de tránsito, esta variable considera desde el muro perimetral de la vivienda hasta el borde de la acera con la calzada. El promedio de acera es de 3.72 mts, siendo el sector de Quisco Sur Poniente es la que tiene mayor tamaño con 4.72mts y el sector de Quisco Alto con 2.69mts es la que tiene menor tamaño.

Tabla 93**:** Promedio tamaño acera por sector.

SECTOR	PROMEDIO TAMAÑO ACERA (mts)
Isla Negra	4,73
Pinomar	4,24
Punta de Tralca	3,85
Quisco Alto	3,62
Quisco Centro	3,58
Quisco Centro Norte	3,57
Quisco Norte Oriente	3,52
Quisco Norte Poniente	3,25
Quisco Sur Oriente	3,08
Quisco Sur Poniente	2,69
Total general	**3,72**

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

6. ¿Cuántos metros de acera están pavimentados?

Con respecto a los metros pavimentados en las aceras de las vialidades estructurantes y como se aprecia en la siguiente tabla, el promedio de pavimentación en las aceras es de 1.6 mts, donde el sector que tiene mayor cantidad de metros pavimentados son el Quisco Centro Norte con 3.1mts y el sector con menos metros de pavimentación es Quisco Alto con 1.6mts.

Tabla 94**:** promedio tamaño acera pavimentada por sector.

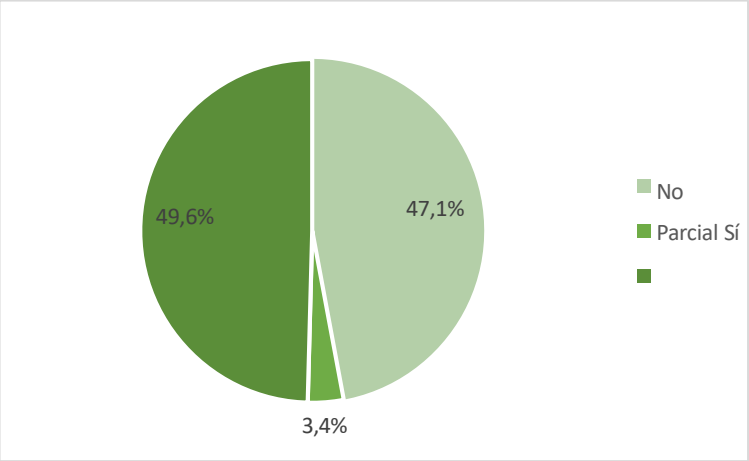
SECTOR	PROMEDIO TAMAÑO ACERA PAVIMENTADA (mts)
Isla Negra	3,1
Pinomar	2,3
Punta de Tralca	2,1
Quisco Alto	2,1
Quisco Centro	1,7
Quisco Centro Norte	1,6
Quisco Norte Oriente	1,3
Quisco Norte Poniente	0,9
Quisco Sur Oriente	0,8
Quisco Sur Poniente	0,3
Total general	**1,6**

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

En el tramo: ¿la calzada tiene pavimentación?

Referente a la pavimentación de calzadas y como se aprecia en el siguiente gráfico, existe una leve diferencia entre las calzadas pavimentadas (49.6%) y no pavimentadas (47.1%), y solo un 3.4% que tienen un novel de pavimentación parcial.

Gráfico 38**:** distribución porcentual calzadas con pavimentación por vialidades estructurantes comunal.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

En relación a la distribución por sector, el sector con mayor número de calzadas pavimentadas es Quisco Sur Oriente, seguido por Quisco Centro y en tercer lugar esta Quisco Norte Poniente, respecto a las calzadas que tienen una pavimentación parcial en primer lugar se encuentra el sector de Punta de Tralca, seguidos por Quisco Norte Poniente y en tercer lugar, y en un empate, se encuentran Quisco Centro e Isla Negra, y por ultimo las calzadas que tienen menor cantidad de calzadas con pavimentación son en un primer lugar Punta de Tralca, seguidos por el sector de Quisco Norte Poniente y en tercer lugar Quisco Centro.

Tabla 95**:** Frecuencias calzadas con pavimentación por sector

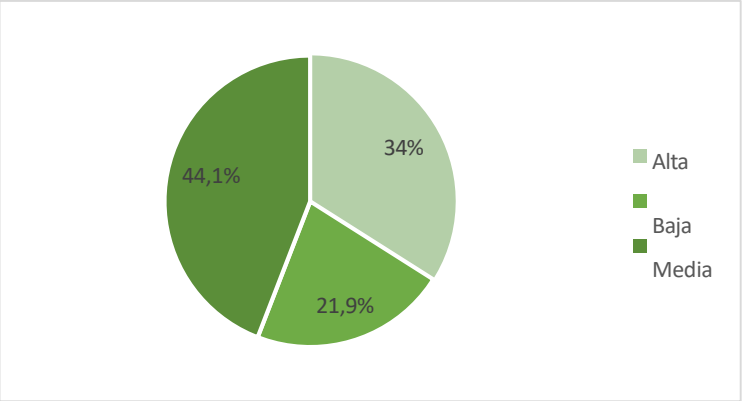
SECTOR	NO	PARCIAL	SÍ	TOTAL GENERAL
Quisco Sur Oriente	34	1	88	123
Punta de Tralca	73	7	19	99
Quisco Norte Poniente	56	5	32	93
Quisco Centro	37	3	35	75
Quisco Norte Oriente	32	1	17	50
Isla Negra	10	3	27	40
Quisco Centro Norte	19	0	18	37
Quisco Sur Poniente	7	0	29	36
Pinomar	4	0	31	35
Quisco Alto	9	0	0	9
Total general	281	20	296	597

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

7. Calidad de la Calzada

Parte importante de las vialidades estructurales son las calzadas y como se puede apreciar en el siguiente gráfico, principalmente y casi la mitad de las calzadas tienen una calidad baja (44.1%), seguidos por la calidad alta (34%) y en último lugar están las medias. Se puede deducir que un poco más de la mitad de las calzadas (56%) tienen una calidad aceptable.

Gráfico 39**:** distribución porcentual calidad de calzada vías estructurantes comunal.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

Ahora si distribuimos el análisis de la calidad de las calzadas por sector comunal, se puede apreciar que el sector con mejor calidad de aceras es el Quisco Sur Oriente, seguido por Isla Negra y en tercer lugar de las calzadas con mejor calidad es Quisco Sur Poniente. Con respecto a las calzadas con calidad media en primer lugar esta Quisco Norte Poniente, en segundo lugar, y en un empate, están los sectores de Punta de Tralca y Quisco Norte Poniente y, en tercer lugar, y también en un empate, se encuentran las localidades de Quisco Centro y Quisco Sur Poniente. Y en relación con las calzadas con menos calidad se encuentra en primer lugar el sector de Punta de Tralca, seguidos por el sector de Quisco Centro y en tercer lugar se encuentra Quisco Norte Poniente.

Tabla 96**:** frecuencia calidad de aceras vías estructurantes por sector

SECTOR	ALTA	BAJA	MEDIA	TOTAL GENERAL
Isla Negra	22	9	9	40
Pinomar	16	2	17	35
Punta de Tralca	10	52	36	98
Quisco Centro	13	17	30	60
Quisco Centro Norte	8	0	10	18
Quisco Norte Oriente	4	10	36	50
Quisco Norte Poniente	16	15	62	93
Quisco Sur Oriente	79	14	30	123
Quisco Sur Poniente	20	2	14	36
TOTAL GENERAL	188	121	244	553

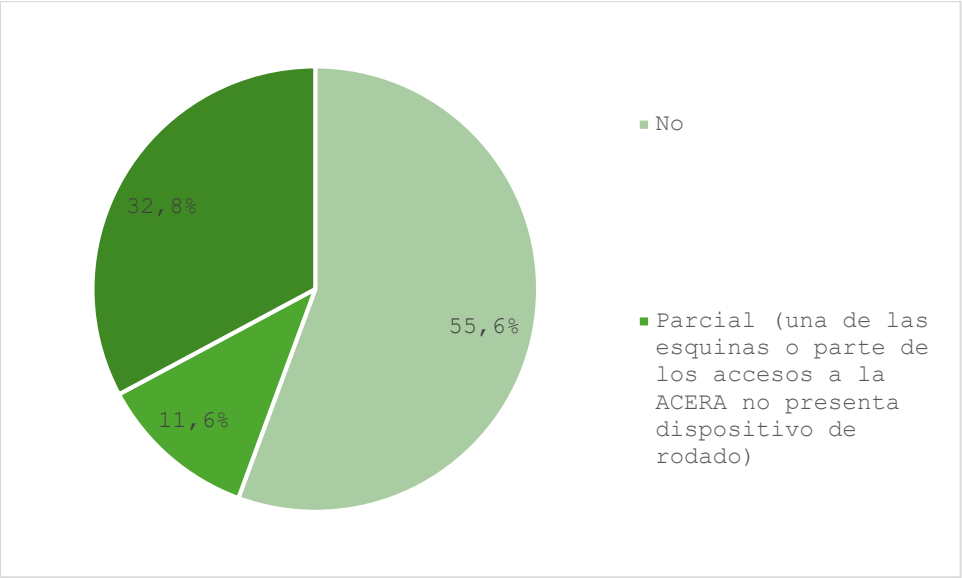
Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

8. La acera ¿cuenta con dispositivos de rodado?

Los sistemas de rodados son el rebaje de las soleras y del pavimento hasta el nivel de calzada y que tiene por finalidad permitir un cruce peatonal cómodo para todo transeúnte, específicamente el 55.6% de las aceras estructurantes no tienen sistema de rodados, no

obstante, el 32.8% si tienen sistema de rodado y un 11.6% tienen sistemas parciales de sistemas de rodados.

Gráfico 40**:** Distribución porcentual distribución dispositivo de rodados por vías estructurantes comunal.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

Si desagregamos los sistemas de rodados por sector y como se aprecia en el siguiente tabla, el sector con mayor número de sistemas de rodados es Quisco Sur Oriente, seguidos por Quisco Centro y en tercer lugar Pinomar, en relación a las aceras que tienen sistemas de rodados parciales en primer lugar se encuentra el sector de El Quisco Centro, seguido el sector de El Quisco Norte Poniente y en tercer lugar el sector de Isla Negra, y con respecto a las aceras que no tienen sistema de rodados en primer lugar se encuentra el sector de Punta de Tralca, sector de El Quisco Norte Poniente y en tercer lugar, en empate, se encuentran los sectores de Quisco Norte Oriente y Quisco Sur Oriente.

Tabla 97**:** Frecuencia dispositivo de rodados por vías estructurantes por sector

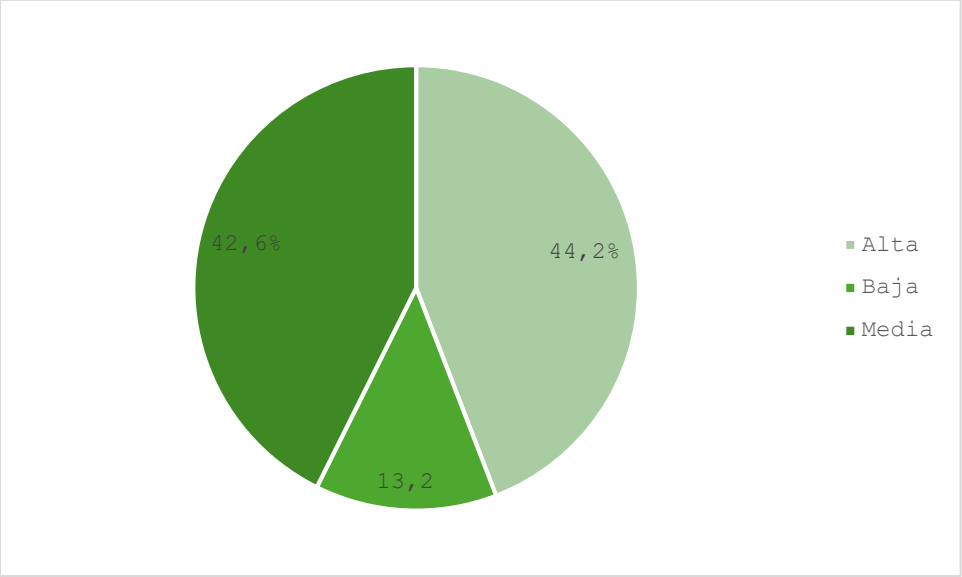
SECTOR	NO	PARCIAL (UNA DE LAS ESQUINAS O PARTE DE LOS ACCESOS A LA ACERA NO PRESENTA DISPOSITIVO DE RODADO)	SÍ	TOTAL GENERAL
Isla Negra	18	9	13	40
Pinomar	5	5	25	35
Punta de Tralca	95	3	1	99
Quisco Alto	9	0	0	9
Quisco Centro	25	17	33	75
Quisco Centro Norte	19	3	15	37
Quisco Norte Oriente	40	5	5	50
Quisco Norte Poniente	69	12	12	93
Quisco Sur Oriente	40	8	75	123
Quisco Sur Poniente	12	7	17	36
TOTAL GENERAL	**332**	**69**	**196**	**597**

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

8.1. ¿Qué calidad tiene el dispositivo de rodado de la acera?

Continuando con los dispositivos de rodados, las aceras que contaban con sistemas de rodados, el 44,2% cuenta con sistemas de alta calidad, seguidos con el 42.6% con sistemas de rodados con calidad media y con un 13.2% tienen una calidad baja.

Gráfico 41**:** Distribución porcentual calidad dispositivo de rodado de la acera por vialidades estructurantes comunal.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

Ahora si disgregamos los dispositivos de rodados por sector y como se aprecia en la siguiente tabla, el sector con mayor número de dispositivos de rodados de mejor calidad es El Quisco Sur Oriente, seguido por Quisco Sur Poniente y en tercer lugar, en empate, los sector de Isla Negra y Quisco Centro, en relación a los dispositivos con calidad media es en primer lugar es el sector de El Quisco Sur Oriente, seguido por el sector de El Quisco Centro y en tercer lugar Pinomar, y respecto a los sectores con dispositivos de rodados de más baja calidad se encuentra en primer lugar el sector El Quisco Centro, seguidos por el Quisco Sur Oriente y en tercer lugar, en empate, las localidades de Isla Negra y Pinomar.

Tabla 98**:** Frecuencia calidad dispositivo de rodado de la acera por vialidades estructurantes por sector

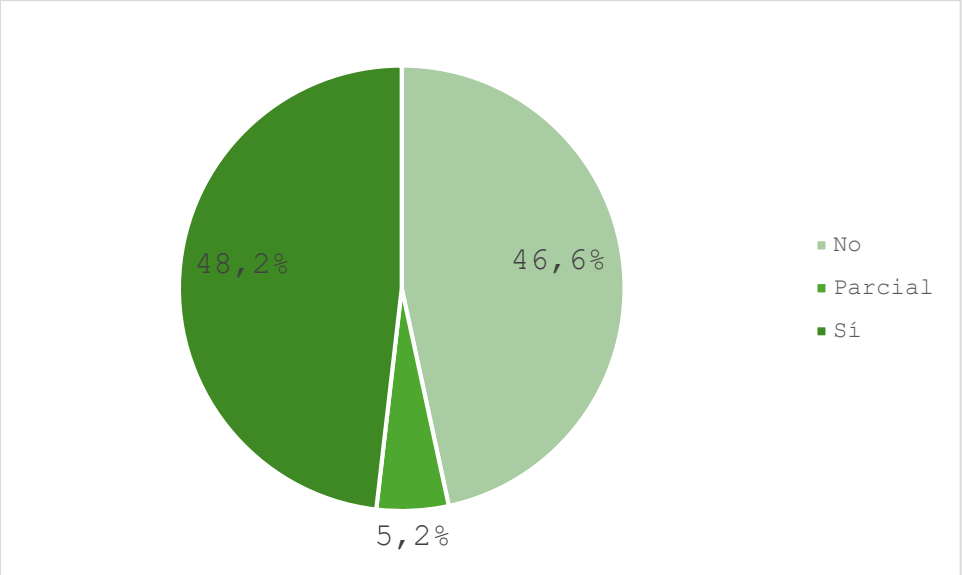
SECTOR	ALTA	BAJA	MEDIA	TOTAL GENERAL
Isla Negra	12	3	7	22
Pinomar	7	3	20	30
Punta de Tralca	2	1	1	4
Quisco Centro	12	11	27	50
Quisco Centro Norte	11	1	6	18
Quisco Norte Oriente	3	2	5	10
Quisco Norte Poniente	11	2	11	24
Quisco Sur Oriente	44	10	29	83
Quisco Sur Poniente	15	2	7	24
TOTAL GENERAL	117	35	113	265

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

9. El Cruce ¿tiene pavimento?

Continuando con el análisis de las calzadas y pavimentación, los cruces son parte importante de la experiencia de del peatón, con respecto a esto el 46,6% de los cruces no tienen pavimentación, versos un 48,2% que si tienen pavimentación y 5,2% que tienen una pavimentación parcial.

Gráfico 42: Distribución porcentual pavimentación cruces vialidades estructurantes comunal.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

Si vemos este punto por sector, los sectores con mayor número de cruces con pavimentación se encuentran en primer lugar se encuentra el sector de Quisco Sur Oriente, seguido por Quisco Norte Poniente y en tercer lugar el sector de Quisco Centro, respecto a los cruces con pavimentación parcial en primer lugar, en empate, se encuentran los sectores de El Quisco Norte Poniente y el sector de Pinomar, en segundo lugar se encuentra Isla Negra y en tercer lugar se encuentra Punta de Tralca, y en relación a los cruces no pavimentados en primer lugar se encuentra el sector de Punta de Tralca, segundo lugar se encuentra el sector de Quisco Norte Oriente y en tercer lugar sector de Quisco Sur Poniente.

Tabla 99: Frecuencia pavimentación cruces vialidades estructurantes por sector

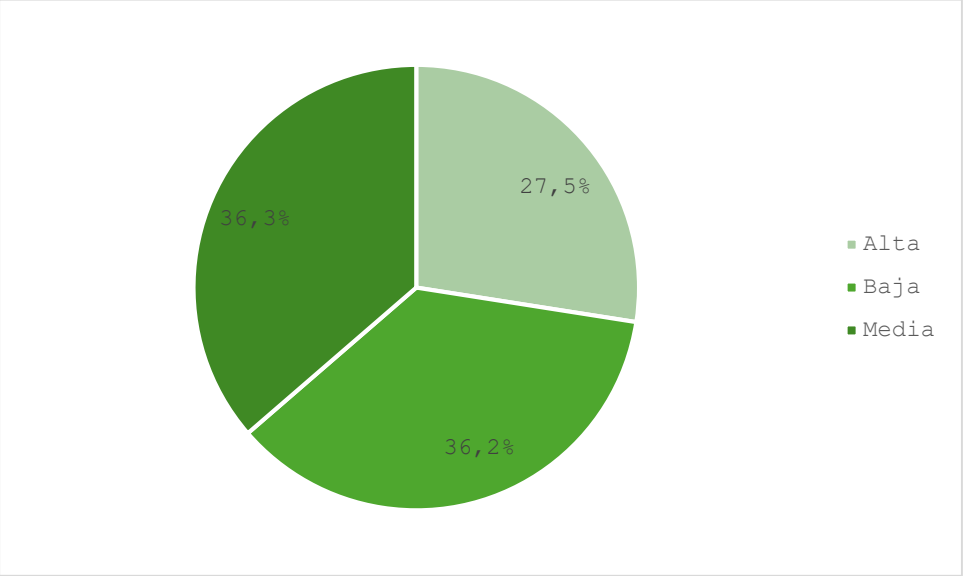
SECTOR	NO	PARCIAL	SÍ	TOTAL GENERAL
Isla Negra	18	6	16	40
Pinomar	4	9	22	35
Punta de Tralca	72	3	24	99
Quisco Alto	8	0	1	9
Quisco Centro	24	1	28	53
Quisco Centro Norte	15	0	22	37
Quisco Norte Oriente	35	0	15	50
Quisco Norte Poniente	51	9	33	93
Quisco Sur Oriente	31	0	92	123
Quisco Sur Poniente	10	2	24	36
Total general	268	30	277	575

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP

10. Calidad del cruce

Analizando la calidad de los cruces y como se expresa en la siguiente tabla, el 36,6% de los cruces analizados tienen una calidad media, seguidos los cruces con baja calidad con un 36,2% y en tercer lugar se aprecian los cruces con una alta calidad con un 27,5%, con lo anterior se logra deducir que un poco más de 1/3 de los cruces tienen una calidad media y baja, y en minoría son los cruces con una buena calidad de los cruces.

Gráfico 43: Distribución porcentual calidad cruces en vías estructurantes de la comuna.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

Continuando el análisis de la calidad de los cruces, dividiendo el análisis por sector y como se aprecia en la siguiente tabla, el sector con el mayor número de cruces con una alta calidad es Quisco Sur Oriente, seguidos por, en empate, los sectores de El Quisco Sur Poniente y El Quisco Centro, y en tercer lugar El Quisco Norte Poniente, continuando con los cruces que tiene una calidad media en primer lugar se encuentra el sector de Punta de Tralca , seguidos por Quisco Sur Oriente y en tercer lugar Quisco Norte Oriente, y respecto a los cruces con una baja calidad se encuentra en primer lugar se encuentra Punta de Tralca, seguido por el Quisco Norte Poniente y en tercer lugar el sector de Quisco Sur Oriente.

Tabla 100: Frecuencia calidad cruces en vías estructurantes por sector

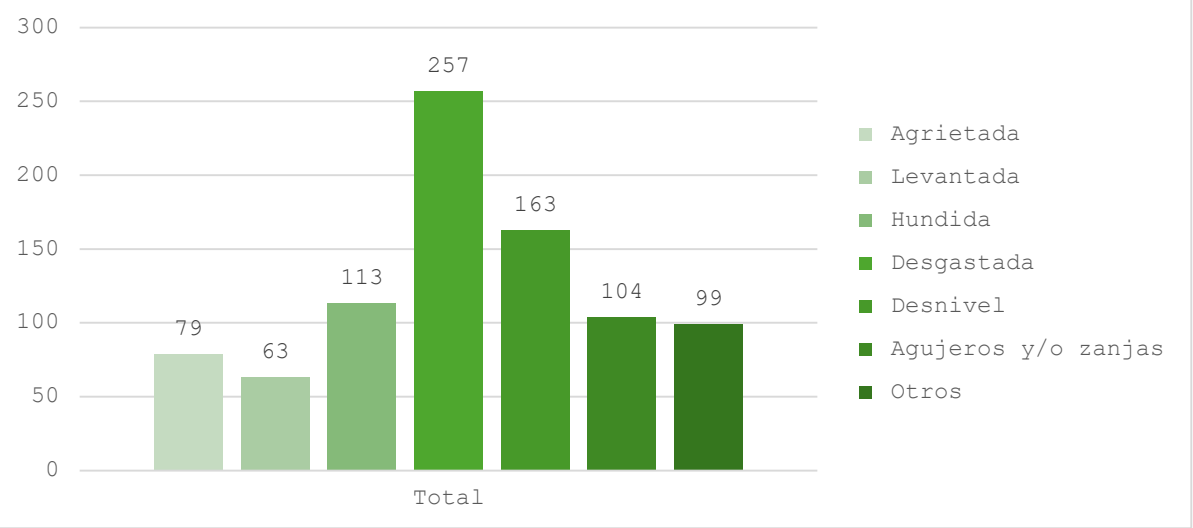
SECTOR	ALTA	BAJA	MEDIA	TOTAL GENERAL
Isla Negra	12	19	9	40
Pinomar	8	5	22	35
Punta de Tralca	0	64	35	99
Quisco Alto	1	8	0	9
Quisco Centro	17	19	17	53
Quisco Centro Norte	13	11	13	37
Quisco Norte Oriente	3	22	25	50
Quisco Norte Poniente	16	31	46	93
Quisco Sur Oriente	71	18	34	123
Quisco Sur Poniente	17	11	8	36
TOTAL GENERAL	158	208	209	575

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

10. 1. Específicamente, ¿Qué tipo de problemas tiene el cruce?

Profundizando en las características que establecen la calidad de los cruces y como se ve en el siguiente gráfico, en un primer lugar se encuentran los cruces desgastados, seguidos por los cruces desnivelados y en tercer lugar se encuentran los cruces hundidos.

Gráfico 44: Frecuencia tipo de problemas en los cruces de las vías estructurantes comunal.



Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

Si bien las problemáticas son variadas y distribuidas por sector se incrementan considerablemente, no obstante, se pueden establecer algunos análisis y como se muestra en la siguiente tabla, por ejemplo, la principal frecuencia de problemas radica en los cruces, agrietamiento, hundidas, desniveles, con agujeros o zanjas se encuentran principalmente en el sector de Punta de Tralca.

Tabla 101: Frecuencia problemas en vías estructurantes por sector

SECTOR	AGRIETADA	LEVANTADA	HUNDIDA	DESGASTADA	DESNIVEL	AGUJEROS Y/O ZANJAS	OTROS
Isla Negra	11	0	1	23	8	6	8
Pinomar	7	3	2	21	9	7	3
Punta de Tralca	22	15	28	63	37	23	21
Quisco Alto	3	1	4	5	3	4	3
Quisco Centro	6	11	17	6	20	13	18
Quisco Centro Norte	3	5	8	13	13	5	3
Quisco Norte Oriente	12	12	18	40	20	10	2
Quisco Norte Poniente	12	7	19	60	25	15	5
Quisco Sur Oriente	0	6	10	14	21	15	29
Quisco Sur Poniente	3	3	6	12	7	6	7
TOTAL GENERAL	79	63	113	257	163	104	99

Fuente: Elaboración propia, base de datos catastro estado de calzadas y aceras PIIMEP.

CAPITULO 3: IMAGEN OBJETIVO

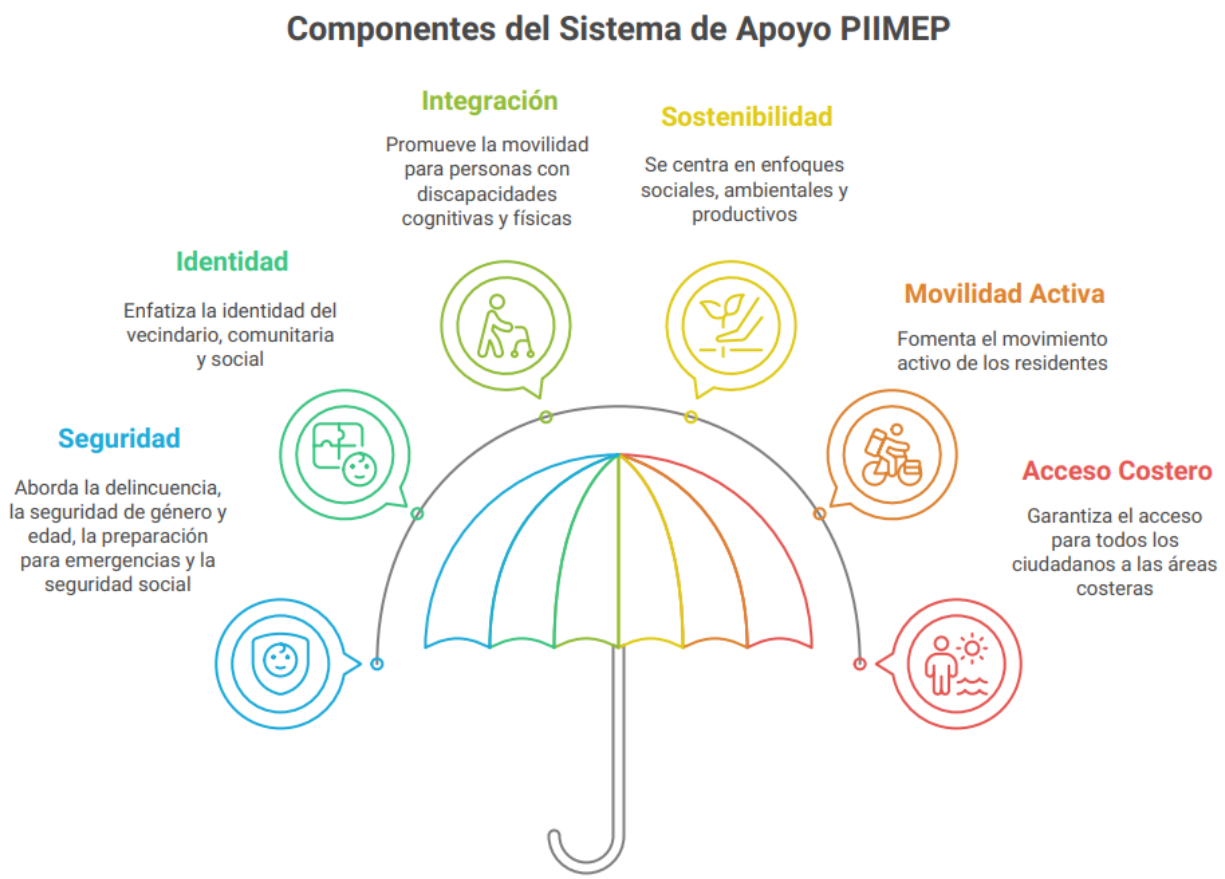
Introducción

Para la construcción de la cartera de inversión del Plan Comunal de Inversión en infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) comienza con el planteamiento de los principios y valores estructurales para todo el proceso de elaboración y ejecución de la cartera de inversión, además, por un lado, establece la visión respecto a la forma de cómo nos movemos y el espacio público que contiene esta movilidad y, por otro, hacia donde irán dirigidos los esfuerzos a nivel local para el desarrollo comunal.

Es presente apartado describirá la imagen objetivo del PIIMEP y establece las definiciones que dan sustento a la imagen objetivo y por consecuencia a la cartera de inversión

Diagrama sistema PIIMEP

El sistema que sustenta al PIIMEP está compuesto por aspectos de seguridad (delincuencia, seguridad con enfoque de género y etario, de emergencia como rutas de escape a tsunamis y la seguridad social), la identidad (identidad propia del barrio, comunitaria y social) y la integración (fomento a la movilidad de personas con discapacidad cognitiva y física). Todo lo anterior enmarcado en sostenibilidad (enfoque social, medioambiental y productivo, lo que en definitiva y como resultado fomenta la movilidad activa de sus habitantes, Ademas de consagrar el derecho de todas y todos los ciudadanos del acceso al borde costero comunal.



3.1 PRINCIPIOS Y VALORES INSTITUCIONALES

Como se planteó anteriormente, los principios y valores del PIIMEP orientan la elaboración de la cartera de inversión corresponden a aquellos elementos transversales que deben estar presente en los equipos ejecutante de la cartera de inversión.

Loas principios y valores corresponden a los siguientes:

- Enfoque de género: Al elaborar la cartera de inversión y sus proyectos específicos, se contempla que cada una de ellas impacte de manera distinta a cada género, por lo que la incorporación de este enfoque, al igual que en todas las políticas públicas, es considerado como un componente fundamental. El concepto de género implica comprender la construcción cultural e histórica de los roles femenino y masculino, las relaciones asimétricas entre hombres y mujeres y su impacto en el desarrollo, así como también las relaciones de poder y la organización social de la desigualdad (Massolo, 2006). Lo anterior indica que, a la hora de diseñar una estrategia de desarrollo local, se deben considerar factores relativos a cada género, y procurar un escenario de equidad que propicie el acceso a derechos y el pleno desarrollo de la personalidad de los habitantes
- Enfoque de derechos
- Universalidad
- Principio de probidad, ética y transparencia: Estos conceptos son la base que permite cimentar la confianza de la ciudadanía en sus instituciones y en sus autoridades. Es lo que permite que un ciudadano se sienta cerca y parte de ellas. Y sólo fortaleciendo e impulsando esa identificación es que podemos seguir construyendo una mejor sociedad para y con las personas (Ministerio Secretaría General de la Presidencia, 2021). Según lo anteriormente citado, la ética, la probidad y la transparencia se incluyen como ejes transversales de la estrategia de desarrollo, al ser elementos esenciales para la elaboración de políticas públicas íntegras.
- Participación ciudadana:

3.2 IMAGEN OBJETIVO:

La definición de la imagen objetivo del PIIMEP corresponden a un conjunto de características y proyecciones a futuro que, para personas y el gobierno local, tienen con respecto a la movilidad de sus habitantes y los espacios públicos comunales, en resumen, determina el hacia donde deben dirigirse los esfuerzos municipales respecto a las formas en cómo se mueven sus ciudadanos y los espacios públicos comunales.

Para el PIIMEP se propone lo siguiente:

"La comuna de El Quisco será un referente de movilidad sostenible, accesible y eficiente, donde la movilidad activa (peatones y ciclistas) integren a toda la ciudadanía, promoviendo una ciudad segura, adaptativa, saludable y equitativa, con espacios públicos que fomenten la cohesión social y el bienestar colectivo."

Como se aprecia en la propuesta, se destacan aquellos conceptos transversales que serán parte del objetivo de cada iniciativa de inversión del PIIMEP.

- **Movilidad:** "...el conjunto de desplazamientos de personas y bienes, realizados por modos motorizados y no motorizados, para satisfacer el acceso a actividades y lugares"[17]
- **Movilidad Sostenible:** Movilidad Sostenible al conjunto de acciones que permite a los individuos, colectivos y comunidades, satisfacer las necesidades de desplazamiento, acceso, comunicación y convivencia, privilegiando la equidad social, integración urbana, el mejoramiento y buen uso de los espacios públicos a través de medios de locomoción de bajo coste social, ambiental y energético sin comprometer el bienestar de las generaciones futuras.[18]
- **Accesible:** cadena de accesibilidad, que se refiere a la capacidad de aproximarse, acceder, usar y salir de todo espacio o recinto con independencia, facilidad y sin interrupciones. Si cualquiera de las tres anteriores acciones no es posible de realizar, la cadena se corta y el espacio o situación se torna accesible.[19]
- **Eficiente:** la movilidad eficiente y sostenible es el desplazamiento de personas y mercancías de forma eficiente (es decir, logrando los mismos resultados con el mínimo posible de recursos) y sostenible (que se puede mantener durante largo tiempo sin agotar los recursos y sin causar grave daño al medio ambiente).[20]
- **Movilidad activa:** es toda forma de movilidad en la se realiza alguna actividad física significativa, lo que incluye caminar, andar en bicicleta o en patineta. Es decir, medios que no tienen propulsión de ningún tipo.[21]
- **Peatones:** Persona que se desplaza a pie por una vía pública, en silla de ruedas u otro dispositivo similar. Para fines de justificación de semáforos incluye también a ciclistas.[22]
- **Ciclistas:** Persona que circula en bicicleta[23].
- **Ciudadanía:** Artículo 13.- Son ciudadanos los chilenos que hayan cumplido dieciocho años de edad y que no hayan sido condenados a pena aflictiva.
  La calidad de ciudadano otorga los derechos de sufragio, de optar a cargos de elección popular y los demás que la Constitución o la ley confieran.
  Los ciudadanos con derecho a sufragio que se encuentren fuera del país podrán sufragar desde el extranjero en las elecciones primarias presidenciales, en las elecciones de Presidente de la República y en los plebiscitos nacionales. Una ley orgánica constitucional establecerá el procedimiento para materializar la inscripción en el registro electoral y regulará la manera en que se realizarán los procesos electorales y plebiscitarios en el extranjero, en conformidad con lo dispuesto en los incisos primero y segundo del artículo 18 [24].
- **Ciudad adaptativa:** se definen por la interacción de tres indicadores: eficiencia económica, bienestar ciudadano y protección ambiental. El desarrollo urbano sostenible

[17] artículo 1.1.2. de la OGUC, incorporada por el DS N°14 (V. y U.) de 2017,que modificó la OGUC para actualizar sus normas a las disposiciones de la Ley N°20.958, relativa a Aportes al Espacio Público, D.O. 22.02.18
[18] (ENMS, MTT. 2023)
[19] www.unipiloto.edu.co
[20] https://algoestacambiando.es/
[21] https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2023/06/PNMUS_MTOP_3-Movilidad-activa-y-micromovilidad.pdf
[22] Glosario CONASET
[23] Glosario CONASET
[24] https://www.bcn.cl/formacioncivica/detalle_guia?h=10221.3/46451

es un objetivo en sí mismo y a la vez, especialmente en su vertiente ecológica, un puntal de la estrategia para prevenir y mitigar los efectos del cambio climático[25].

- **Saludable:** implementación de hábitos activos de movilidad, donde se prefiera el uso del transporte público, la caminata y el uso de la bicicleta. Su impacto se nota en la disminución de emisiones contaminantes que afectan la salud y en la mejora de la calidad de vida de las personas, la condición de salud y la mitigación en la generación de ruido[26].
- **Segura:** se refiere a la seguridad desde tres aspectos específicos:
  1. Gestión del riesgo y del desastre, específicamente en las RUTAS PIIMEP, lo cual, además de implementar infraestructura/señaléticas de evacuación, propenderá a la disminución del tránsito de vehículos motorizados, lo cual disminuirá el riesgo al momento de la evacuación.
  2. Seguridad en los espacios públicos bajo la implementación de aspectos urbanísticos como por ejemplo luminarias solares, señaléticas viales, señaléticas para ciclovías, resaltos, etc.
  3. Desde la generación de apropiación comunitaria del espacio público lo que generara un cuidado y protección de los espacios públicos.
- **Equitativa:** avanza para repartir de manera más equitativa el espacio urbano disponible, favoreciendo los usos sociales de la calle y haciendo de la movilidad sostenible un instrumento de integración y cohesión humana. Para que puedas desplazarte de forma segura, sostenible y eficiente por el espacio público, en convivencia con el resto de los medios sostenibles. Por un espacio público para las personas[27].
- **Espacios públicos:** "bien nacional de uso público, destinado a circulación y esparcimiento entre otros"
- **Cohesión social:** "trabaja para el bienestar de todos sus miembros, lucha contra la exclusión y la marginación, crea un sentido de pertenencia, promueve la confianza y ofrece a sus miembros la oportunidad de una movilidad social ascendente"[28].
- **Bienestar colectivo:** busca promover el bienestar al impulsar una movilidad más accesible, eficiente, eficaz e inclusiva, que contribuye a reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire, ganar espacio para los peatones y ciclistas y disminuir la accidentalidad[29].

[25] https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6759308
[26] https://especiales.mintransporte.gov.co/SemanaMovilidadCO/movilidad-saludable.php
[27] https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/quienes-somos/plan-de-movilidad-urbana/movilidad-equitativa
[28] OCDE, 2011) (https://www.desarrollosocialyfamilia.gob.cl/storage/docs/Informe_Final_Consejo_Cohesion_Social.pdf)
[29] https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/que-es-movilidad-sostenible#:~:text=Es%20una%20pol%C3%ADtica%20que%20busca,mejor%20aprovechamiento%20del%20espacio%20p%C3%BAblico

CAPITULO 4: PROPUESTA CARTERA DE INVERSIÓN PIIMEP

Introducción

El siguiente capítulo consiste en la preparación de la cartera de inversión preliminar, evaluada y priorizada, un listado con los proyectos, obras y medidas de infraestructura de movilidad y espacio público relevantes para la comuna, constituyendo propuestas concretas de intervención a la luz de los resultados del diagnóstico y la visión para el PIIMEP, todo lo cual debe atenerse a lo indicado en el numeral 1 del Art. 2.8.1 de la OGUC incorporado en el D.S. 14 (MINVU) de 2017.

Esta etapa contempla 3 etapas de análisis:

1. catastro de proyectos, obras y medidas existentes: para este apartado se utilizó la cartera de inversión existente en la Secretaria de Planificación (SECPLA). Esta cartera contiene 86 iniciativas de inversión, las que tienen un costo aproximado de M$113.499.520:

Tabla 102: resumen status numero proyectos secpla y financiamiento aproximado.

Etiquetas de fila	Cuenta de tipo	Suma de M$
Proyectos postulados a fuentes de financiamiento (en revisión-corrección-formulación).	21	$ 25.613.131
ejecución	19	$ 7.939.926
Estudio básico	17	$ 979.241
Proyectos con aprobación técnica con priorización de financiamiento.	10	$ 13.000.849
Adquisición vehiculo	6	$ 885.500
Proyectos ARI - MOP.	5	$ 4.256.050
PAVIPART	3	$ 956.195
INICIATIVAS DE INVERSIÓN AÑO SECPLA	3	$ 56.749.760
Adquisición terreno	2	$ 3.118.868
Total general	86	$ 113.499.520

Fuente: elaboración propia con base en información de la Secretaria de Planificación Municipalidad de El Quisco.

2. Definición de cartera preliminar de proyectos, obras y medidas: con la Mesa Técnica y equipo de apoyo profesional municipal se estableció un criterio de definición que, por un lado, prepondera la **factibilidad financiera** de ejecución de las nuevas iniciativas de inversión ingresadas a la cartera de proyectos, de esta forma dar rápida viabilidad de ejecución a las intervenciones nuevas proyectadas y generar obras que den confianza en la ciudadanía, y por otro lado, seleccionar y **priorizar las iniciativas existentes en el status de la SECPLA bajo el criterio de que sean iniciativas que tengan un impacto en la movilidad y el espacio público**, de esta forma hacer seguimiento e impulsar estas iniciativas que son de más largo alcance. En resumen, la cartera de inversión tendrá dos enfoques, el primero, se refiere a las iniciativas PIIMEP las cuales tendrán una característica urbanística tácticas y serán de corto y mediano plazo, segunda, serán las iniciativas de inversión presentadas en el status, las cuales, por su complejidad técnica y su alto valor financiero se establecerán como de largo plazo.

3. Definición cartera priorizada: esta etapa contendrá un fuerte componente comunitario ya que serán ellos los encargados de priorizar las iniciativas de inversión que impactaran a cada territorio (Quisco Norte, Pinomar, Quisco Alto, Quisco centro, Quisco Sur, Punta de Tralca, Isla Negra y el Totoral), esta participación ciudadana tendrá una duración de 30 días hábiles y serán expuestas de manera digital y presencial.

4.1 Componentes claves

Para poder dar un ordenamiento al desarrollo de la cartera de inversión del PIIMEP se establecieron los siguientes criterios o componentes claves para su ejecución, los cuales son:

- Pavimentación **(PV)**: Se refiere a la pavimentación con asfalto u hormigón de la calzada (calle) y aceras (veredas) de una calle, avenida o tramo de éstas.

- Acceso borde costero **(ABC)**: estos componentes buscan mejorar y asegurar los accesos los bienes nacionales de uso público o conexiones existentes hacia el mar o borde costero, hacia el borde costero o al mar, de esta forma asegurar el acceso al bien público marítimo[30] a todos los habitantes y visitantes de la comuna de manera segura y accesible, mediante la construcción y mejoras de caminos, senderos.

- Tramo conector **(TC)**: Se refiere a proyectos de mejoramiento de calles existentes que conectan la Avenida Dubournais con los accesos al borde costero; consideran como mínimo los siguientes mejoramientos:
    1. Ancho de vereda mínimo 3m libres en uno de los costados de la calzada al menos.
    2. Accesibilidad universal y diseño interseccional (que considera género, edad, movilidad, creencias religiosas, etnia, etcétera).
    3. Árboles cada 5m en ambas aceras.
    4. Nombres de calle con numeración en cada esquina.
    5. Ciclo vía táctica (trazados viales demarcados para el uso exclusivo de bicicletas)
    6. Una sólo pista (3.5 a 4m de ancho) para el tránsito vehicular motorizado cuando la vía cuenta con un solo sentido del tránsito. (Pueden considerarse estacionamientos paralelos tipo Amserdam, además de evaluar caso a caso planes progresivos de eliminación de pistas o evaluación caso a caso su adopción. Las alternativas referidas deben ser justificadas plenamente.)
    7. Prohibición de estacionamiento de vehículos en la calzada. (Conforme se defina la eliminación de pistas de acuerdo al punto referido a una sola pista vehicular motorizada, se puede evaluar plan progresivo o adopción, considerando justificación plena para cada decisión.
    8. Exigencia prioritaria de normativa de la Ordenanza de Imagen Comunal (OIC) disponible en www.elquisco.cl (Plan de intervención con enfoque progresivo)
    9. Incorporación de paisajismo absorbente (diseños de pavimentos y componentes del espacio público con características que permitan la absorción del las aguas lluvias en el terreno)
    10. Incorporación de información turística/cultoral/botánica en los tramos y partes de los recorridos.
    11. Incorporación de iluminación peatonal
    12. Utilización de piedra local tradicional en los componentes de los proyectos.
    13. Priorización de la circulación peatonal
    14. Diseños con sentido de identidad de cada localidad o barrio.
    15. Incorporación de mobiliario para reposo o descanso.

- Plaza Nodo **(PN)**: Se refiere al mejoramiento de plazas que se encuentran en los recorridos de los Tramos Conectores definidos, las que deben considerar al menos las siguientes características:
    1. Exigencias de la Ordenanza de Imagen Comunal (OIC);

[30] Ley 1939, Normas sobre adquisición, administración y disposición de bienes del estado.

2. Diseños con paisajismo absorbente;
3. Incorporación de información turística/cultural/botánica;
4. Incorporación de iluminación peatonal;
5. Plantación de árboles en grilla grilla referencial mínima de 5 x 5m que puede considerar espacios libres, compensando las especies en sectores con mayor densidad;
6. Incorporación de mobiliario para niñas, niños y adolescentes que debe considerar materialidad ecológica y diseños que fomenten ingenio y destreza;
7. Utilización de piedra local tradicional en los componentes de los proyectos;
8. Incorporación de mobiliario para reposo o descanso.

- Ruta PIIMEP **(RP)**: Circuito que unifica los componentes ABC, TC y PN para asegurar un estándar de calidad entre la conexión del borde costero con la Av. Dubournais, considerando los diferentes componentes en este circuito.

- Peatonalización: estas iniciativas buscan devolver a los peatones y transformar diferente vialidades del territorio, el objetivo es mejorar la calidad de vida urbana y revitalizar espacios públicos, promoviendo un ambiente seguro, menos ruidoso y con menor contaminación, además se integraran mobiliario urbano, áreas verdes, señalización turística y elementos de accesibilidad universal, fomentando una experiencia inclusiva y atractiva para ciudadanos y visitantes, potenciando el comercio circundantes a estas iniciativas, esta peatonalización estarán determinadas por dos aristas:
  1. peatonalización permanente **(PP)**: se refiere a la transformación de vialidades de uso vehicular a peatonal de forma definitiva, esto busca promover un entorno urbano más seguro, saludable y agradable, incentivando la movilidad peatonal, la actividad económica local, y la convivencia comunitaria, otorgando un valor turístico importante.
  2. peatonalización temporal **(PTAP)**: estas vialidades estarán sujeta a cierres parciales o totales entre horarios determinados y para funciones específicas. Esta intervención tendrá como foco la seguridad de los niños, niñas y adolescentes, y el desarrollo económico local de ferias libres.

- Gestión movilidad: esta intervención tendrá como foco mejorar la experiencia del peatón, mejorando aspectos de seguridad y tiempos de traslados. Este se dividirá en tres gestiones:
  1. Gestión movilidad cruce PIIMEP. **(GMP):** Mejoramiento de cruces peatonales de Avenida Dubournais con elementos de prioridad peatonal, incorporación de información turística, iluminación peatonal, sombra para esperas, diseños con sentido de identidad de cada localidad o barrio.
  2. Gestión movilidad eliminación de estacionamiento. **(GMEE):** se refiere a zonas en que se estudiará la eliminación de sectores de estacionamiento de vehículos motorizados que afectan negativamente la imagen de un sector, atentan contra la seguridad peatonal o bien dificultan el propio tránsito vehicular.
  3. Gestión movilidad sentido del tránsito. **(GMST):** se refiere a zonas en que se estudiará el sentido uni direccional o bidireccional del tránsito motorizado, con el fin de mejorar la seguridad de los peatones y evitar el uso de calles de barrio para traslados de larga distancia.

- Ciclovia táctica **(CT)**: corresponde a la habilitación urbanística y de infraestructura de tramos en vialidades estructurantes[31] de espacios para el uso de bicicletas u otro medio de transporte, su objetivo es promover el uso de la bicicleta en condiciones de seguridad, reduciendo el espacio destinado a vehículos motorizados y generando una red de movilidad sostenible que puede evaluarse, adaptarse y potencialmente convertirse en infraestructura permanente.

- Sendero Quebrada **(SQ)**: se refiere a la construcción de sendas peatonales en quebradas existentes para ampliar las alternativas de movilidad activa y potenciar el cuidado de estas reservas naturales de la comuna. Consideran información turística/cultural/botánica, pavimentos absorbentes, demarcación de accesos con portales iluminados, incorporación de mobiliario para el reposo o descanso.

- Tramo conector Ciclovia **(TCC)**: Corresponden a los proyectos de mejoramiento de veredas a ambos lados de la Avenida Dubournais que incluyen ciclo vía: **Tramo norte**: entre límite con Algarrobo y avenida Las Balandras; **Tramo centro**: entre calle Laberintos y Calle Rocas de Tabulanque; **Tramo sur**: entre Puente Seminario y calle Las Huigeras.

- Mejoramiento Pavimentación **(MPV)**: proyectos de reparación, restauración o rehabilitación de una superficie de pavimento. El objetivo es extender su vida útil, mejorar su rendimiento y durabilidad, para mejorar la experiencia de la movilidad.

- Mejoramiento veredas **(MV)**: proyectos de reparación, restauración o rehabilitación de la superficie de veredas. El objetivo es extender su vida útil, mejorar su rendimiento y durabilidad, para mejorar la experiencia de la movilidad peatonal.

[31] Según Plan Regulador 1994.

4.2 Resumen Componentes

Tabla 103: Resumen componentes por sector comunal.

COMPONENTES	Isla Negra	Pinomar	Punta de Tralca	Quisco Alto	Quisco Centro Oriente	Quisco Centro Poniente	Quisco Norte	Quisco Sur Oriente	Quisco Sur Poniente	Total general
ACCESO BORDE COSTERO **(ABC)**	5	2	3	0	0	10	8	0	0	28
CICLOVIA TACTICA **(CT)**	1	1	0	0	2	0	1	0	1	6
CRUCE PIIMEP **(GMP)**	2	1	1	0	3	2	0	0	0	9
GESTION MOVILIDAD ELIMINACION ESTACIONAMIENTO **(GMEE)**	0	1	0	0	0	1	4	0	0	6
GESTIÓN MOVILIDAD SENTIDO TRÁNSITO **(GMST)**	1	0	0	0	0	3	1	0	0	5
MEJORAMIENTO PAVIMENTACIÓN **(MP)**	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
PAVIMENTACIÓN **(PV)**	1	3	0	3	5	0	1	5	2	20
PEATONALIZACIÓN PERMANENTE **(PP)**	0	0	2	0	2	6	0	0	0	10
PEATONALIZACIÓN TEMPORAL **(PT)**	1	0	0	0	2	1	1	0	0	5
PLAZA NODO **(PN)**	1	0	6	0	1	6	0	0	2	16
SENDERO QUEBRADA **(SQ)**	1	0	1	0	0	0	2	0	0	4
TRAMO CONECTOR **(TC)**	6	0	6	0	0	16	13	0	0	41
TRAMO CONECTOR CICLOVÍA **(TCC)**	0	0	1	0	0	1	1	0	0	3
Total general	**19**	**8**	**20**	**3**	**16**	**46**	**32**	**5**	**5**	**154**

Fuente: elaboración propia.

Tabla 104: Resumen por RUTA PIIMEP (RP)[32]

RUTAS PIIMEP	SUB TRAMOS TC + ABC + PN				
	Isla Negra	Punta de Tralca	Quisco centro poniente	Quisco Norte	Total general
RUTA PIIMEP ISLA NEGRA **(IN 9)**	11	0	0	0	11
RUTA PIIMEP PUNTA DE TRALCA **(T 7)**	0	6	0	0	6
RUTA PIIMEP PUNTA DE TRALCA **(T 8)**	1	9	0	0	10
RUTA PIIMEP QUISCO CENTRO PONIENTE **(QCP 3)**	0	0	3	0	3
RUTA PIIMEP QUISCO CENTRO PONIENTE **(QCP 4)**	0	0	9	0	9
RUTA PIIMEP QUISCO CENTRO PONIENTE **(QCP 5)**	0	0	12	0	12
RUTA PIIMEP QUISCO CENTRO PONIENTE **(QCP 6)**	0	0	8	0	8
RUTA PIIMEP QUISCO NORTE **(QN 1)**	0	0	0	15	15
RUTA PIIMEP QUISCO NORTE **(QN 2)**	0	0	0	6	6
Total general	12	15	32	21	80

Fuente: elaboración propia.

Como se aprecia en la anterior tabla, para facilitar el análisis, las Rutas PIIMEP es la suma de los componentes TC, PN y ABC.

[32] Circuito que une los TC, ABC y PN.

4.3 Técnica de financiamiento PIIMEP

Si bien la cartera de componentes del PIIMEP tiene un origen en los proyectos de infraestructura existentes de la cartera de inversión de la Secretaria de Planificación Municipal (SECPLA), la cual tiene una ruta de financiamiento propia destinada a fondos concursables como el Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) u otros fondos gubernamentales, los componentes que se anexaron en esta cartera como proyectos propios del PIIMEP tiende a ser un monto alto de financiamiento, donde en muchos casos se exceden del presupuesto municipal y de los mismos fondos existente desde el PIIMEP (hasta agosto del 2025 $99,600,260).

Es por lo anterior que se consideró una estrategia de financiamiento que busca vincular, por un lado, los diferentes planes municipales, como por otro lado, los mismos programas municipales[33]. La estructura es la siguiente:

1. **Ley N° 20.958 el cual establece un Sistema de Aportes al Espacio Público:** establece un sistema de aportes al espacio público en Chile, exigiendo que los proyectos de construcción contribuyan a la conformación de ciudades más equilibradas y sostenibles, esta es la principal fuente de financiamiento según lo establecido en la LGUC. Se buscará invertir esta fuente de financiamiento con los proyectos tácticos, de forma tal, avanzar en la evaluación de implementación de componentes u obras del PIIMEP.
2. **Proyectos de mitigación directa**: Medidas u obras que deben realizar los proyectos que conlleven crecimiento urbano por extensión o densificación y ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local, conforme sea definido en el respectivo Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV). Sus obras podrán ser: pistas exclusivas para buses, terminales, paraderos, semaforización, señalización, habilitación de ciclovías y mejoramientos o adecuaciones a la vialidad (Art. 170 LGUC).
3. **Planes Municipales:** las municipalidades tienen un su enfoque de planificación estratégica la ejecución de varios planes que se encuentran determinados por ley[34] y otros que no se encuentran obligados a ejecutar por ley[35], estos planes contienen una estrategia de desarrollo la cual compromete financiamiento y gestiones tendientes a la obtención de los objetivos establecidos. El PIIMEP buscara financiar, mediante las diferentes estrategias de desarrollo, las acciones, gestiones e infraestructura que los diferentes componentes de la estrategia del PIIMEP requiera, de esta forma, generar un trabajo colaborativo entre las diferentes direcciones municipales en una visión de territorio en común.
4. **Fondos Gubernamentales Concursables:** Al momento de plantear el desarrollo del PIIMEP, se creará una estrategia de desarrollo de perfiles que puedan ser postulados a diferentes fondos gubernamentales, procurando vincular la cartera de inversión de la SECPLA con los componentes del PIIMEP.

[33] Mecanismo de financiamiento de las diferentes acciones municipales.
[34] PLADECO, Plan de Cambio Climático, Plan de Seguridad, Plan de Gestión del Riesgo y Desastres, Plan Reguladores, etc.
[35] PLADETUR, Plan de Movilidad Sostenibles, Plan de Desarrollo Económicos, Etc.

4.4 Propuesta de Control de Gestión

El Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (PIIMEP) tiene una duración de 10 años y tendrá un control anual de gestión, el cual dará cuenta del estado de ejecución de cada componente de la cartera PIIMEP. Es importante mencionar que el control de gestión buscará identificar las acciones de diseño de proyectos y las acciones de coordinación comunitaria que contendrán estos proyectos, ya que, sin la apropiación de los espacios el PIIMEP la cartera solo será un listado de infraestructura.

Como se aprecia en el siguiente cuadro, el control de gestión contendrá procesos que buscaran establecer análisis de impacto mediante la creación de KPI iniciales claves y su posterior análisis al implementar los diferentes componentes, también considera aspectos de validación institucional y de participación ciudadana, tanto en sus diseños como en su ejecución.

Diagrama 12: Proceso de Control de Gestión PIIMEP

Fuente: Elaboración propia.

La ejecución estará sujeta a una ficha de acción PIIMEP, la cual tendrá dos partes, la primera tendrá relación a informar respecto a aspectos generales como por ejemplo el componente, duración de ejecución del componente, vinculación con la Estrategia Regional de Desarrollo, los Objetivos de Desarrollo Sostenibles, fuentes de financiamiento y duración de ejecución del componente. En la segunda parte estarán los indicadores de gestión y el indicador de eficacia por año, además de los detalles de complemente a ejecutar, considerando presupuesto por año y por periodo de ejecución.

4.5 Cartera de inversión

Una vez definida la cartera por el equipo técnico con base en la información diagnostica, validada por la MTM, la Dirección de Administración Municipal y la Secretaria de Planificación, y priorizada por la comunidad, el siguiente paso corresponde a ejecutar un plano de localización en el cual estarán identificados y ubicados todos los proyectos que pasarán a constituir el PIIMEP.

N°	CODIGO	Proyecto	UBICACIÓN	SECTOR	COMPONENTE	NOMBRE TRAMO CONECTOR
1	ABC	Construcción Borde Costero Playa Las Ágatas	desde Av. Isidoro Dubornais hasta bajada Del Ancla (por borde costero)	Isla Negra	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP IN 9
2	ABC	Bajada Del Ancla	desde Plaza Eladio Sobrino hasta Playa Neruda	Isla Negra	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP IN 9
3	ABC	Bajada Alcatraz	desde calle Las Ágatas hasta Borde Mar	Isla Negra	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP IN 9
4	ABC	Bajada La Tortuga	desde Pablo Neruda hasta Playa	Isla Negra	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP IN 9
5	ABC	Bajada Isla Negra Norte (pje. Peatonal)	desde Pablo Neruda hasta playa	Isla Negra	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP IN 9
6	ABC	Bajada a roquerios sur Challamillay	desde Del Pintor hasta el Borde Mar	Punta de Tralca	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP PT 8
7	ABC	Bajada Cueva del Pirata	desde Del Pintor hasta borde mar	Punta de Tralca	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP PT 8
8	ABC	Bajada Del Calle del Centro	desde del Calle del Centro hasta Costanera	Punta de Tralca	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP PT 7
9	ABC	Bajada Pje. Los Tiburones	desde Los Corsarios hasta borde costero	Quisco centro poniente	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QCP 6
10	ABC	Bajada Drake	desde Pje. Plaza del Tesoro hasta borde costero	Quisco centro poniente	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QCP 6
11	ABC	Bajada Borde Costero Sendero de Morgan	desde Los Corsarios hasta Pje. Plaza del Tesoro	Quisco centro poniente	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QCP 6
12	ABC	Bajada Plaza del Tesoro	desde Los Corsarios hasta Bajada Drake	Quisco centro poniente	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QCP 6
13	ABC	Bajada Escorpión Sur	desde calle Escorpión hasta Costanera Posa Azul	Quisco centro poniente	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QCP 5
14	ABC	Bajada Escorpión norte	desde calle Escorpión hasta Costanera Posa Azul	Quisco centro poniente	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QCP 5
15	ABC	Bajada peatonal Los Cardenales	desde Lobos Tranquilos hasta Las Conchitas	Quisco centro poniente	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QCP 5
16	ABC	Bajada peatonal Callejón del Chiflón	desde Del Mediodía hasta Vía Láctea	Quisco centro	ACCESO BORDE	RUTA PIIMEP QCP 5

				poniente	COSTERO	
17	ABC	Bajada escalera Rongo Rongo	desde Av. Miramar hasta Costanera	Quisco centro poniente	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QCP 3
18	ABC	Bajada peatonal Vista Hermosa	desde Ruca Pedrero hasta Costanera	Quisco Norte	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QN 2
19	ABC	Bajada peatonal La Puntilla	desde Ruca Pedrera hasta Costanera Norte	Quisco Norte	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QN 2
20	ABC	Bajada peatonal Vista Hermosa	desde Neptuno hasta Borde Costero	Quisco Norte	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QN 1
21	ABC	Bajada peatonal las Caracolas Marinas	desde Poseidón hasta Borde Costero	Quisco Norte	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QN 1
22	ABC	Bajada peatonal Mirador	desde El Mirador hasta Borde Costero	Quisco Norte	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QN 1
23	ABC	Bajada peatonal área verde Diamante Azul	desde El Coral Hasta Costanera del Diamante Azul	Quisco Norte	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QN 1
24	ABC	Bajada Las Turquesas	desde las Turquesas hasta Costanera del Diamante Azul	Quisco Norte	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QN 1
25	ABC	Bajada peatonal La Portada	desde Pablo Neruda hasta Borde Costero	Quisco Norte	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QN 1
26	ABC	Bajada peatonal Los Perales	desde Calle Los Perales hasta Av. Isidoro Dubournais	Pinomar	ACCESO BORDE COSTERO	
27	ABC	Bajada peatonal Los Perales 2	desde Los Papayos hasta Av. Pinomar	Pinomar	ACCESO BORDE COSTERO	
28	ABC	Construcción Borde Costero Playa Hanga Roa	Playa Hanga Roa	Quisco centro poniente	ACCESO BORDE COSTERO	RUTA PIIMEP QCP 4
29	CT	Avenida Las Balandras	entre Av. Isidoro Dubournais y Gabriela Mistral	Quisco Norte	CICLOVIA TACTICA	
30	CT	eje Pinomar	desde Av. Dubournais hasta Avenida Andes	Pinomar	CICLOVIA TACTICA	
31	CT	eje Av. Central	desde Av. Dubournais hasta Cerco Largo	Isla Negra	CICLOVIA TACTICA	
32	CT	eje Av. Francia	desde Av. Dubournais hasta Fin de Pavimento (comunidad Neptuno) (calzada norte)	Quisco centro oriente	CICLOVIA TACTICA	
33	CT	eje Tralcamahuida	desde Av. Dubournais hasta Av. España (Calzada norte)	Quisco sur poniente	CICLOVIA TACTICA	
34	CT	Av. España	desde Tralcamahuida a Av. Francia (Calzada Oriente) (Calzada Oriente)	Quisco centro oriente	CICLOVIA TACTICA	
35	GMEE	Sector 1	entre deslinde norte condominio Quisco Norte y las Delicias	Quisco Norte	GESTION MOVILIDAD ELIMINACION ESTACIONAMIENTO	
36	GMEE	sector 2	entre condominio Las Delicias y El Arte	Quisco Norte	GESTION MOVILIDAD ELIMINACION	

					ESTACIONAMIENTO	
37	GMEE	sector 3	entre El Arte y Bello Horizonte	Quisco Norte	GESTION MOVILIDAD ELIMINACION ESTACIONAMIENTO	
38	GMEE	sector 4	entre Bello Horizonte y Atlántida	Quisco Norte	GESTION MOVILIDAD ELIMINACION ESTACIONAMIENTO	
39	GMEE	estacionamientos poniente	desde Av. Francia hasta José Narciso Aguirre (Calzada poniente)	Quisco centro poniente	GESTION MOVILIDAD ELIMINACION ESTACIONAMIENTO	
40	GMEE	estacionamiento costanera principal	desde 73 mts al norte de Av. Pinomar hasta puente quebrada el batro	Pinomar	GESTION MOVILIDAD ELIMINACION ESTACIONAMIENTO	
41	GMST	Barrio Escorpión	Calle Barrio Escorpión, Calle Los Laberintos, Av. Dubournais, Calle Las Pléyades y Borde Costero	Quisco centro poniente	GESTIÓN MOVILIDAD SENTIDO TRÁNSITO	
42	GMST	Barrio Poeta Neruda	desde Las Golondrinas, Sta. Julia, Av. Dubournais, De la Hostería, bajada Las Ágatas y Poeta Neruda	Isla Negra	GESTIÓN MOVILIDAD SENTIDO TRÁNSITO	
43	GMST	Barrio Quisco Centro Poniente 1	Av. Costanera, Av. El Quisco, Calle Alcalde Romero y Av. Dubournais	Quisco centro poniente	GESTIÓN MOVILIDAD SENTIDO TRÁNSITO	
44	GMST	Barrio Quisco Norte Poniente	Av. La Portada, Av. Dubournais, Calle Bellavista, Calle Las Petras, Vista Hermosa, La Ciudadela, Camino Antiguo y La Costanera)	Quisco Norte	GESTIÓN MOVILIDAD SENTIDO TRÁNSITO	
45	GMST	Barrio Quisco Centro Poniente 2	Calle Del Ejercito, Serrano, Av. Isidoro Dubournais, Cisne Negro, Los Corsiarios, Los Bucaneros, Los Corsarios, La Marina y Costanera Azul	Quisco centro poniente	GESTIÓN MOVILIDAD SENTIDO TRÁNSITO	
46	GMP	Intersección Av. Central	Av. Isidoro Dubournais con Av. Central	Isla Negra	CRUCE PIIMEP	
47	GMP	Intersección cruce La Higuera	Calle La Higuera con Av. Isidoro Dubornais	Isla Negra	CRUCE PIIMEP	
48	GMP	Intersección Av. Punta de tralca	Av. Isdoro Dubournais con Av. Punta de tralca	Punta de Tralca	CRUCE PIIMEP	
49	GMP	Intersección Av. Francia	Av. Isidoro Dubournais con Av. Francia	Quisco centro oriente	CRUCE PIIMEP	
50	GMP	Intersección Del Centauro	Av. Isidoro Dubournais con Del Centauro	Quisco centro oriente		
51	GMP	Intersección Alcalde Raúl Romero Erazo	Av. Isidoro Dubournais con Alcalde Raúl Romero Erazo	Quisco centro poniente	CRUCE PIIMEP	
52	GMP	Intersección José Narciso Aguirre	Av. Isidoro Dubournais con Av. José Narciso Aguirre	Quisco centro oriente	CRUCE PIIMEP	
53	GMP	Intersección Av. Pinomar	Av. Isidoro Dubournais con Av. Pinomar	Pinomar	CRUCE PIIMEP	

54	GMP	Intersección Calle Lobos Tranquilos	Av. Isidoro Dubournais con Lobos Tranquilos	Quisco centro poniente		
55	TC	Veredas Av. Central	Av. Central, desde av. Isidoro Dubournais hasta Cerco Largo	Isla Negra	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP IN 9
56	PN	Plaza Eladio Sobrino	calle Poeta Neruda, Bajada del Ancla, Bajada Las Gaviotas	Isla Negra	PLAZA NODO	RUTA PIIMEP IN 9
57	PN	Plaza Challamillay	calle del Pintor dirección mar, entre las extenciones de Pje. Coinco y Pje. Lafken al poniente	Punta de Tralca	PLAZA NODO	RUTA PIIMEP PT 8
58	PN	Plaza Chaguales	Av. Del Pintor hacia el borde costero, de la extención al poniente calle crepuscular	Punta de Tralca	PLAZA NODO	RUTA PIIMEP PT 8
59	PN	Plaza El Encanto del Poeta	intersección norte Av. Piedra del Trueno con calle Del Pintor	Punta de Tralca	PLAZA NODO	RUTA PIIMEP PT 8
60	PN	Plaza Mirador Cueva del Pirata	Av. Del Pintor hacia el poniente con la extensión al poniente calle Isla del Mar	Punta de Tralca	PLAZA NODO	RUTA PIIMEP PT 8
61	PN	Área Verde Loteó Dos Pinos bajada	extremo poniente de calle cisne negro	Quisco centro poniente	PLAZA NODO	RUTA PIIMEP QCP 6
62	PN	Plaza Osa Menor	calle Osa Menor entre del Medio Dia y Orion	Quisco centro poniente	PLAZA NODO	RUTA PIIMEP QCP 5
63	PN	Espacio publico plaza del Gallo Loco	Calle Lobos Tranquilos con Gallo Loco	Quisco centro poniente	PLAZA NODO	RUTA PIIMEP QCP 5
64	PN	Espacio publico Hanga Roa	entre Júpiter y Miramar, enfrentando Calle Saturno	Quisco centro poniente	PLAZA NODO	RUTA PIIMEP QCP 4
65	PN	Espacio Publico Plaza Saturno	entre Júpiter esquina Saturno	Quisco centro poniente	PLAZA NODO	RUTA PIIMEP QCP 4
66	PN	Espacio público plaza Fco. Cevallos	enmarcada entre Av. Costanera, calle Miramar y Calle Republica	Quisco centro poniente	PLAZA NODO	RUTA PIIMEP QCP 3
67	PN	Plaza Camilo Mori	Intersección norte entre Av. Isidoro Dubournais y camino antiguo	Quisco sur poniente	PLAZA NODO	
68	PN	Plaza del Músico	entre Av. Punta de Tralca y del Musico	Punta de Tralca	PLAZA NODO	RUTA PIIMEP PT 7
69	PN	Plaza Costanera Punta de Tralca	extremo norte Av. Costanera Punta de Tralca	Punta de Tralca	PLAZA NODO	RUTA PIIMEP PT 7
70	PN	Plaza Banco Central	entre Banco Central Camino antiguo Poniente	Quisco sur poniente	PLAZA NODO	
71	PP	Pasaje Bucanero	desde Bucanero hasta Cisne Negro	Quisco centro poniente	PEATONALIZACIÓN PERMANENTE	
72	PP	Calle Lobos Tranquilos	desde Vía Láctea hasta Del Gallo Loco	Quisco centro poniente	PEATONALIZACIÓN PERMANENTE	
73	PP	Calle San Jorge	desde Narciso Aguirre hasta Borde Costero	Quisco centro poniente	PEATONALIZACIÓN PERMANENTE	
74	PP	Inicio paseo Punta de Tralca	desde Del Pescador hasta fin de Costanera	Punta de Tralca	PEATONALIZACIÓN	

					PERMANENTE	
75	PP	Camino antiguo Poniente	desde Estambor hasta Av. Isidoro Dubournais	Punta de Tralca	PEATONALIZACIÓN PERMANENTE	
76	PP	Av. Francia	desde Av. Isidoro Dubournais hasta Mercedes Godoy (CALZADA SUR)	Quisco centro poniente	PEATONALIZACIÓN PERMANENTE	
77	PP	Av. Narciso Aguirre	desde Av. Isidoro Dubournais hasta Fulvio Giglio	Quisco centro oriente	PEATONALIZACIÓN PERMANENTE	
78	PP	Calle Jorge Lemus	desde Av. Isidoro Dubournais hasta Fulvio Giglio	Quisco centro oriente	PEATONALIZACIÓN PERMANENTE	
79	PP	Av. Costanera	desde av. Isidoro Dubournais hasta Av. El Quisco	Quisco centro poniente	PEATONALIZACIÓN PERMANENTE	
80	PP	Bajada Las Rosas	desde Miramar hasta Av. Costanera	Quisco centro poniente	PEATONALIZACIÓN PERMANENTE	
81	PTAP	Lobos Tranquilos	desde Del Gallo Loco hasta Av. Isidoro Dubournais	Quisco centro poniente	PEATONALIZACIÓN TEMPORAL	
82	PTAP	Lobos Tranquilos	desde av. Isidoro Dubournais hasta fin limite oriente	Quisco centro oriente	PEATONALIZACIÓN TEMPORAL	
83	PTAP	Del Centauro	desde av. Isidoro Dubournais hasta Andrómeda	Quisco centro oriente	PEATONALIZACIÓN TEMPORAL	
84	PTAP	Av. Central	desde pje. Hija del Mar hasta Av. Isidoro Dubournais	Isla Negra	PEATONALIZACIÓN TEMPORAL	
85	PTAP	Pedro Álvarez Salanca	desde Av. Isidoro Dubournais hasta Vista Hermosa (ambas calzadas)	Quisco Norte	PEATONALIZACIÓN TEMPORAL	
86	PV	Diseño Pavimentación Calle San Felipe	entre calle El Bosque y calle Montemar	Quisco Alto	PAVIMENTACIÓN	
87	PV	Diseño Pavimentación Calle San Rafael	entre El Bosque y San Antonio	Quisco Alto	PAVIMENTACIÓN	
88	PV	Diseño Pavimentación Calle El Bosque	entre calle Subida Los Lobos y San Felipe	Quisco Alto	PAVIMENTACIÓN	
89	PV	Mejoramiento de Pavimentación Av. Las Parcelas	entre Av. Huallilemu y calle Cordillera	Quisco centro oriente	PAVIMENTACIÓN	
90	PV	Construcción Pavimentación Diez Sur	entre Av. España y Andes	Quisco sur oriente	PAVIMENTACIÓN	
91	PV	Construcción Pavimentación Av. Huallilemu	entre Av. España y Calle Andes	Quisco sur oriente	PAVIMENTACIÓN	
92	PV	Construcción Pavimentación Av. Tralcamahuida	entre Av. España y Calle Andes	Quisco sur oriente	PAVIMENTACIÓN	
93	PV	Construcción Pavimentación Av. Andes	entre Av. Hullilemu y calle 10 Sur	Quisco sur oriente	PAVIMENTACIÓN	
94	PV	Construcción Pavimentación Av. España	entre Av. Tralcamahuida y casa 10 Sur	Quisco sur oriente	PAVIMENTACIÓN	
95	PV	Mejoramiento Pavimentación Av. Mayorazgo	entre calle José Narciso Aguirre y calle los Nogales	Pinomar	PAVIMENTACIÓN	
96	PV	Mejoramiento Pavimentación calle El Sauce	entre Av. Isidoro Dubournais y calle Los Laureles	Isla Negra	PAVIMENTACIÓN	
97	PV	Mejoramiento Pavimentación La Montaña	entre Av. Isidoro Dubournais y calle La Cantera	Quisco sur poniente	PAVIMENTACIÓN	
98	PV	Mejoramiento Pavimentación La Libra	entre Av. Isidoro Dubournais y fin de la calle	Quisco sur poniente	PAVIMENTACIÓN	

99	PV	Mejoramiento Pavimentación Los Papayos	entre calle Los Perales y Av. Maipumar	Pinomar	PAVIMENTACIÓN	
100	PV	Mejoramiento Pavimentación Los Perales	entre calle Los Papayos y calle Los Naranjos	Pinomar	PAVIMENTACIÓN	
101	PV	Pavimentación Calles Del Tani	entre Av. Isidoro Dubournais y Calle 4	Quisco centro oriente	PAVIMENTACIÓN	
102	PV	Proyecto de Pavimentación Cavancha	entre calle Del Tani y Av. Huallilemu	Quisco centro oriente	PAVIMENTACIÓN	
103	PV	Proyecto de Pavimentación Caliche	entre calle Cavancha y Calle 4	Quisco centro oriente	PAVIMENTACIÓN	
104	PV	Proyecto de Pavimentación Nueva 3	entre calle Del Tani y Av. Huallilemu	Quisco centro oriente	PAVIMENTACIÓN	
105	MPV	Calle José Narciso Aguirre	entre Av. Isidoro Dubournais y Fulvio Giglio	Quisco centro oriente	MEJORAMIENTO PAVIMENTACIÓN	
106	SQ	Bajada Paseo Humedal Punta de Tralca	desde Camino Antiguo hasta borde mar	Punta de Tralca	SENDERO QUEBRADA	
107	SQ	Gabriela Mistral	Av. Isidoro Dubournais hasta Las Balandras	Quisco Norte	SENDERO QUEBRADA	
108	SQ	Quebrada Las Petras	entre Av. Isidoro Dubournais y Borde Costero	Quisco Norte	SENDERO QUEBRADA	
109	TC	Bajada Las Gaviotas	desde Av. Isidoro Dubournais hasta Plaza Eladio Sobrino	Isla Negra	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP IN 9
110	TC	Las Ágatas	desde calle Poeta Neruda hasta Borde Costero	Isla Negra	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP IN 9
111	TC	Poeta Neruda	desde calle Las Ágatas hasta pje. bajada Isla Negra Norte	Isla Negra	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP PT 8
112	TC	Del Escultor	entre Av. Isidoro Dubournais y Av. Piedra del Trueno	Isla Negra	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP IN 9
113	TC	La Hosteria	entre Av. Isidoro Dubournais hasta Quebrada Cordoba	Isla Negra	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP IN 9
114	TC	Piedra del Trueno	entre calle Del Escultor y calle Del Pintor	Punta de Tralca	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP PT 8
115	TC	Del Pintor	entre Av. Piedra del Trueno y Av. Piedra del Trueno	Punta de Tralca	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP PT 8
116	TC	Piedra del Trueno	entre calle Del Pintor y Av. Punta de Tralca	Punta de Tralca	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP PT 8
117	TC	Av. Punta de Tralca	desde Av. Isidoro Dubournais hasta Costanera Punta de Tralca	Punta de Tralca	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP PT 7
118	TC	Costanera Punta de Tralca	desde Av. Punta de Tralca hasta calle Del Pescador	Punta de Tralca	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP PT 7
119	TC	Del Centro	desde calle Del Músico hasta Seminario	Punta de Tralca	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP PT 7
120	TC	Cisne Negro	desde Av. Isidoro Dubournais hasta Fin Poniente Cisne Negro	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 6
121	TC	Los Corsarios	desde Cisne Negro hasta La Marina	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 6
122	TC	La Marina	desde pje. los Cosarios y Av. Costanera	Quisco centro	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 6

				poniente		
123	TC	El Escorpión	desde calle Vía Láctea hasta bajada peatonal Escorpión Sur	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 5
124	TC	Vía Láctea	desde calle Cruz del Sur hasta calle Lobos Tranquilos	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 5
125	TC	Calle Osa Menor	desde calle Del Medio Día hasta calle Orión	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 5
126	TC	Calle Orión	desde calle Osa Menor hasta calle lobos Tranquilos	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 5
127	TC	Lobos Tranquilos	desde Av. Isidoro Dubournais hasta calle Gallo Loco	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 5
128	TC	Lobos Tranquilos	desde pje. Vía Láctea hasta calle Los Cardenales	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 5
129	TC	Narciso Aguirre	desde Av. Isidoro Dubournais hasta calle Júpiter	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 4
130	TC	Júpiter	desde calle Narciso Aguirre hasta calle Marte	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 4
131	TC	Marte	desde Júpiter hasta Mercurio	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 4
132	TC	Mercurio	desde calle Marte hasta calle Saturno	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 4
133	TC	Saturno	desde calle Mercurio hasta calle Miramar Alto	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 4
134	TC	Miramar Alto	desde calle Saturno hasta Av. Costanera	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 4
135	TC	Av. Miramar	desde Av. Isidoro Dubournais hasta Plaza de Los Pescadores	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QCP 3
136	TC	La Ciudadela	desde Av. Isidoro Dubournais hasta Vista Hermosa	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QN 2
137	TC	Ruca Pedrera	desde calle Vista Hermosa hasta calle la Puntilla	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QN 2
138	TC	La Puntilla	desde calle Ruca Pedrera hasta Alcalde Pedro Álvarez Salamanca	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QN 2
139	TC	La Cantera	desde calle Peña Blanca hasta El Leoncillo	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QN 1
140	TC	El Leoncillo	desde av. la Cantera hasta calle Daniel Antonio	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QN 1
141	TC	Daniela Antonio	desde calle El Leoncillo hasta calle Neptuno.	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QN 1
142	TC	Neptuno	desde calle Daniel Antonio hasta pje. Las Sirenas	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QN 1
143	TC	Las Sirenas	desde calle Neptuno hasta calle Poseidón	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QN 1
144	TC	Poseidón	desde calle Las Sirenas hasta Caracolas Marina	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QN 1

145	TC	Peñablanca	entre av. Isidoro Dubournais y calle Peña Gris	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QN 1
146	TC	Peña Gris	entre calle Peñablancas y calle Granate	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QN 1
147	TC	Granate	entre calle Peña Gris y calle El Coral	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QN 1
148	TCC	Ejecución mejoramiento aceras y ciclovia tramo 1 Quisco Norte	desde la Av. La Portada hacia Av. Pinomar	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR CICLOVÍA	
149	TCC	Ejecución mejoramiento aceras y ciclovia tramo 2 centro	desde calle Los Laberintos hacia calle Rosa María	Quisco centro poniente	TRAMO CONECTOR CICLOVÍA	
150	TCC	Ejecución mejoramiento aceras y ciclovia tramo 3 sur	desde Pte. Seminario hacia calle Del Escultor	Punta de Tralca	TRAMO CONECTOR CICLOVÍA	
151	PV	Mejoramiento Av. Las Balandras	entre av. Isidoro Dubournais y calle Gabriel Mistral	Quisco Norte	PAVIMENTACIÓN	
152	PN	Plaza de Armas	entre av. Narciso Aguirre y calle Alcalde Jorge Lemus	Quisco centro oriente	PLAZA NODO	
153	SQ	Quebrada Cordova	entre La Hosteria y Av. Isidoro Dubournais	Isla Negra	SENDERO QUEBRADA	
154	TC	Av. Las Balandras	desde Av. Isidoro Dubournais hasta calle Gabriela Mistral	Quisco Norte	TRAMO CONECTOR	RUTA PIIMEP QN 2

4.6 Planimetría intervención PIIMEP

INICIATIVAS DE ACCESO A BORDE COSTERO

CÓDIGO	NOMBRE	SECTOR	METROS
ABC-1	Bajada Del Ancla	ISLA NEGRA	112,2
ABC-2	Bajada de Alcatraz	ISLA NEGRA	96,5
ABC-3	Bajada de La Tortuga	ISLA NEGRA	114,3
ABC-4	Bajada Isla Negra Norte	ISLA NEGRA	49,2
ABC-5	Bajada al mar Challamillay	PUNTA DE TRALCA	214,8
ABC-6	Bajada Cueva del pirata	PUNTA DE TRALCA	143,8
ABC-7	Bajada Del Centro	PUNTA DE TRALCA	73,1
ABC-8	Los Tiburones	QUISCO CENTRO PONIENTE	80,6
ABC-9	Bajada Drake	QUISCO CENTRO PONIENTE	57,7
ABC-10	Plaza del Tesoro	QUISCO CENTRO PONIENTE	37,1
ABC-11	Sendero Morgan	QUISCO CENTRO PONIENTE	94,4
ABC-12	Bajada peatonal Escorpión Norte	QUISCO CENTRO PONIENTE	41,9
ABC-13	Bajada Escorpión sur	QUISCO CENTRO PONIENTE	58,0
ABC-14	Bajada peatonal Los Cardenales	QUISCO CENTRO PONIENTE	84,7
ABC-15	Bajada peatonal Del Chifión	QUISCO CENTRO PONIENTE	112,8
ABC-16	Bajada peatonal Vista Hermosa	QUISCO NORTE	91,3
ABC-17	Bajada peatonal De La Puntilla	QUISCO NORTE	74,4
ABC-18	Bajada peatonal Vista Hermosa	QUISCO NORTE	77,4
ABC-19	Bajada peatonal Caracolas Marinas	QUISCO NORTE	40,4
ABC-20	Bajada peatonal El Mirador	QUISCO NORTE	15,4
ABC-21	Bajada peatonal Área Verde Diamante Azul	QUISCO NORTE	184,6
ABC-22	Bajada Peatonal Las Turquesas	QUISCO NORTE	54,7
ABC-23	Bajada peatonal La Portada	QUISCO NORTE	55,9
ABC-24	Bajada peatonal Rongo Rongo	QUISCO CENTRO PONIENTE	55,4
ABC-25	Bajada peatonal Los Perales	PINOMAR	68,2
ABC-26	Bajada peatonal Los Perales 2	PINOMAR	80,4
ABC-27	Borde costero Playa Las Ágatas	ISLA NEGRA	612,9
ABC-28	Borde costero playa Hanga Roa	QUISCO CENTRO PONIENTE	433,9

INICIATIVAS DE PAVIMENTACION

CÓDIGO	NOMBRE	SECTOR	METROS
PV-1	San Felipe	QUISCO ALTO	845,2
PV-2	El Bosque	QUISCO ALTO	76,2
PV-3	Las Parcelas	QUISCO SUR ORIENTE	887,9
PV-4	Avenida Huaillemu	QUISCO SUR ORIENTE	419,4
PV-5	Avenida Andes	QUISCO SUR ORIENTE	776,1
PV-6	10 Sur	QUISCO SUR ORIENTE	256,1
PV-7	Avenida España	QUISCO SUR ORIENTE	268,0
PV-8	Avenida Tralcamahuida	QUISCO SUR ORIENTE	307,2
PV-9	Mayoraago	PINOMAR	583,4
PV-10	El Sauce	ISLA NEGRA	170,0
PV-11	Avenida La Montaña	QUISCO SUR PONIENTE	729,3
PV-12	La Libra	QUISCO SUR PONIENTE	348,4
PV-13	Los Papayos	PINOMAR	1.079,9
PV-14	Los Perales	PINOMAR	63,9
PV-15	Del Tani	QUISCO CENTRO ORIENTE	294,3
PV-16	Cavancha	QUISCO CENTRO ORIENTE	154,1
PV-17	Caliche	QUISCO CENTRO ORIENTE	247,0
PV-18	Nueva 3	QUISCO CENTRO ORIENTE	99,2
PV-19	San Rafael	QUISCO ALTO	534,7
PV-20	Los Balandras	QUISCO NORTE	956,7

INICIATIVAS DE PEATONALIZACION TEMPORAL

CÓDIGO	NOMBRE	SECTOR	METROS
PTAP-1	Avenida Central	ISLA NEGRA	406,0
PTAP-2	Lobos Tranquilos	QUISCO CENTRO PONIENTE	194,1
PTAP-3	Lobos Tranquilos	QUISCO CENTRO ORIENTE	130,5
PTAP-4	Del Centauro	QUISCO CENTRO ORIENTE	271,2
PTAP-5	Pedro Álvarez Salamanca	QUISCO NORTE	337,8

INICIATIVAS SENDERO QUEBRADA

CÓDIGO	NOMBRE	SECTOR	METROS
QUT-1	Bajada a la playa Quebrada Totoral	PUNTA DE TRALCA	274,4
QUT-2	Sendero peatonal Las Petras	QUISCO NORTE	1.346,4
QUT-3	Sendero borde quebrada táctica Gabriela Mistral oriente	QUISCO NORTE	894,0
QUT-4	Sendero quebrada Córdova	ISLA NEGRA	158,5

MEJORAMIENTO DE PAVIMENTOS

CÓDIGO	NOMBRE	SECTOR	METROS
MPV	José Narciso Aguirre	QUISCO CENTRO ORIENTE	159,9

INICIATIVAS DE PEATONALIZACIÓN PERMANENTE

CÓDIGO	NOMBRE	SECTOR	METROS
PP-1	Costanera Punta de Tralca	PUNTA DE TRALCA	379,9
PP-2	Camino Antiguo Poniente	PUNTA DE TRALCA	697,7
PP-3	Pasaje Bucanero	QUISCO CENTRO PONIENTE	34,5
PP-4	Avenida Francia	QUISCO CENTRO PONIENTE	145,2
PP-5	J. Narciso Aguirre	QUISCO CENTRO ORIENTE	152,9
PP-6	Porvenir	QUISCO CENTRO ORIENTE	163,3
PP-7	Avenida costanera	QUISCO CENTRO PONIENTE	457,3
PP-8	Bajada Las Rosas	QUISCO CENTRO PONIENTE	92,9
PP-9	San Jorge	QUISCO CENTRO PONIENTE	203,8
PP-10	Lobos Tranquilos	QUISCO CENTRO PONIENTE	129,3

INICIATIVAS DE CICLOVIA TÁCTICA

CÓDIGO	NOMBRE	SECTOR	METROS
CT-1	Avenida Central	ISLA NEGRA	520,6
CT-2	Avenida Pinomar	PINOMAR	1.824,1
CT-3	Avenida Francia	QUISCO CENTRO ORIENTE	936,2
CT-4	Avenida Tralcamahuida	QUISCO SUR PONIENTE	1.135,7
CT-5	Avenida España	QUISCO CENTRO ORIENTE	1.699,5
CT-6	Las Balandras	QUISCO NORTE	956,7

INICIATIVAS TRAMO CONECTOR CICLOVÍA

CÓDIGO	NOMBRE	SECTOR	METROS
TCC-1	Dubournais	PUNTA DE TRALCA	2.050,9
TCC-2	Dubournais	QUISCO CENTRO PONIENTE	1.586,3
TCC-3	Dubournais	QUISCO NORTE	1.866,5

COMPONENTES ATRACTORES

CÓDIGO	NOMBRE	COMPONENTE	SECTOR	M2
CC-1	Centro de expansión Isla Negra	Cultural	Isla Negra	26.275,6
CC-2	Parque Naitun	Cultural	Punta de Tralca	21.650,1
CC-3	Centro cultural Camilo Mori	Cultural	Quisco sur poniente	1.490,7
CS-1	CESFAM	Salud	Quisco centro oriente	1.479,5
CS-2	CECOSF	Salud	Isla Negra	1.164,2
CE	Estadio municipal	Equipamiento	Quisco centro oriente	17.350,6
CGC-1	Edificio Consistorial	Gobierno comunal	Quisco centro oriente	1.336,7
CGC-2	Gob comunal Ex hotel Italia	Gobierno comunal	Quisco centro poniente	10.067,6
CGC-3	Auditorio municipal	Gobierno comunal	Quisco centro oriente	385,0
CGC-4	Edificio San Pedro	Gobierno comunal	Quisco centro poniente	639,6
NNA-1	Escuela Poeta Neruda	NNA	Isla Negra	3.379,8
NNA-2	Liceo Clara Solovera	NNA	Quisco centro poniente	6.734,1
NNA-3	Colegio El Alba	NNA	Quisco centro oriente	3.248,8
NNA-4	Colegio El Quisco	NNA	Quisco centro oriente	3.091,4
NNA-5	Colegio San Miguel	NNA	Quisco centro oriente	5.151,6
CP-1	Museo Neruda	Productivo	Isla Negra	6.660,4
CP-2	Parque Cantalao	Productivo	Punta de Tralca	41.284,2
CP-3	Barrio Miramar	Productivo	Quisco centro poniente	45.207,5
CPP	Borde costero	Productivo público	Comunal	857.080,9

RUTAS PIIMEP

CÓDIGO	SECTOR	METROS
RT-1	QUISCO NORTE	1.416,3
RT-2	QUISCO NORTE	1.754
RT-3	QUISCO CENTRO PONIENTE	247,6
RT-4	QUISCO CENTRO PONIENTE	1.431
RT-5	QUISCO CENTRO PONIENTE	837,6
RT-6	QUISCO CENTRO PONIENTE	796,6
RT-7	PUNTA DE TRALCA	1.328,5
RT-8	ISLA NEGRA	2.328,6
RT-9	ISLA NEGRA	1.509

GESTIÓN MOVILIDAD CRUCE PIIMEP

CÓDIGO	NOMBRE	SECTOR
GMCP-1	Avenida Central Dubournais	ISLA NEGRA
GMCP-2	Del Escultor Dubournais	ISLA NEGRA
GMCP-3	Punta de Tralca Dubournais	PUNTA DE TRALCA
GMCP-4	Dubournais con Francia	QUISCO CENTRO ORIENTE
GMCP-5	Dubournais con RR Erazo	QUISCO CENTRO ORIENTE
GMCP-6	Dubournais con JN Aguirre	QUISCO CENTRO ORIENTE
GMCP-7	Dubournais con Av. Pinomar	PINOMAR
GMCP-8	Cruce Liceo Solovera	QUISCO CENTRO ORIENTE
GMCP-9	Cruce Colegio El Quisco	QUISCO CENTRO ORIENTE

GESTIÓN MOVILIDAD ELIMINACIÓN ESTACIONAMIENTO

CÓDIGO	NOMBRE	SECTOR
GMEE-1	Estacionamientos Dubournais poniente	QUISCO CENTRO PONIENTE
GMEE-2	Estacionamientos costanera principal	PINOMAR
GMEE-3	QN1	QUISCO NORTE
GMEE-4	QN2	QUISCO NORTE
GMEE-5	QN3	QUISCO NORTE
GMEE-6	QN4	QUISCO NORTE

GESTIÓN MOVILIDAD SENTIDO TRANSITO

CÓDIGO	NOMBRE	SECTOR
GMST-1	Barrio Quisco Norte Poniente	QUISCO NORTE
GMST-2	Barrio Escorpión	QUISCO CENTRO PONIENTE
GMST-3	Barrio La Pleyades	QUISCO CENTRO PONIENTE
GMST-4	Barrio Isla del Tesoro	QUISCO CENTRO PONIENTE
GMST-5	Barrio Poeta Neruda	ISLA NEGRA

PLAZAS NODO

CÓDIGO	NOMBRE	SECTOR
PN-1	Plaza Eladio Sobrino	ISLA NEGRA
PN-2	Bajada al mar Challamillay	PUNTA DE TRALCA
PN-3	Bajada al mar Los Chaguales	PUNTA DE TRALCA
PN-4	Mirador Cueva del pirata	PUNTA DE TRALCA
PN-5	Plaza El encanto del poeta	PUNTA DE TRALCA
PN-6	Plaza Del Músico	PUNTA DE TRALCA
PN-7	Plaza Costanera Punta de	PUNTA DE TRALCA
PN-8	Área verde Banco Central Camino Antiguo poniente	QUISCO SUR PONIENTE
PN-9	Área verde Jardín Dos Pinos	QUISCO CENTRO PONIENTE
PN-10	Plaza Osa Menor	QUISCO CENTRO PONIENTE
PN-11	Plaza Gallo Loco	QUISCO CENTRO PONIENTE
PN-12	Plaza Roca Jupiter	QUISCO CENTRO PONIENTE
PN-13	Plaza Hanga Roa	QUISCO CENTRO PONIENTE
PN-14	Plaza Francisco Ceballos	QUISCO CENTRO PONIENTE
PN-15	Plaza Camilo Mori	QUISCO SUR PONIENTE
PN-16	Plaza principal	QUISCO CENTRO ORIENTE

GABRIEL REYES STRAPPA
Asesor Urbano Municipalidad de El Quisco

JOSE JOFRE BUSTOS
Alcalde Municipalidad de El Quisco

PIIMEP
Plan de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacios Públicos

Municipalidad de El Quisco
Secretaría de Planificación
Departamento de Planificación
Unidad de SIG

PLANO TÉCNICO

SIMBOLOGÍA

INICIATIVAS PIIMEP
- Acceso borde costero
- Ciclovía táctica
- Mejoramiento pavimentación
- Pavimentación
- Peatonalización
- Peatonalización temporal AM PM
- Sendero quebrada táctica
- Tramo conector ciclovía

INICIATIVAS PIIMEP ÁREAS VERDES
- Gestión movilidad cruce PIIMEP
- Gestión movilidad eliminación estacionamiento
- Gestión movilidad Sentidos tránsito
- Plaza nodo
- Rutas PIIMEP

COMPONENTES ATRACTORES
- Componente cultural
- Componente equipamiento
- Componente gobierno comunal
- Componente NNA
- Componente productivo
- Componente productivo público
- Componente salud
- Límite Comunal

Escala: 1:9000
Fecha: Agosto 2025

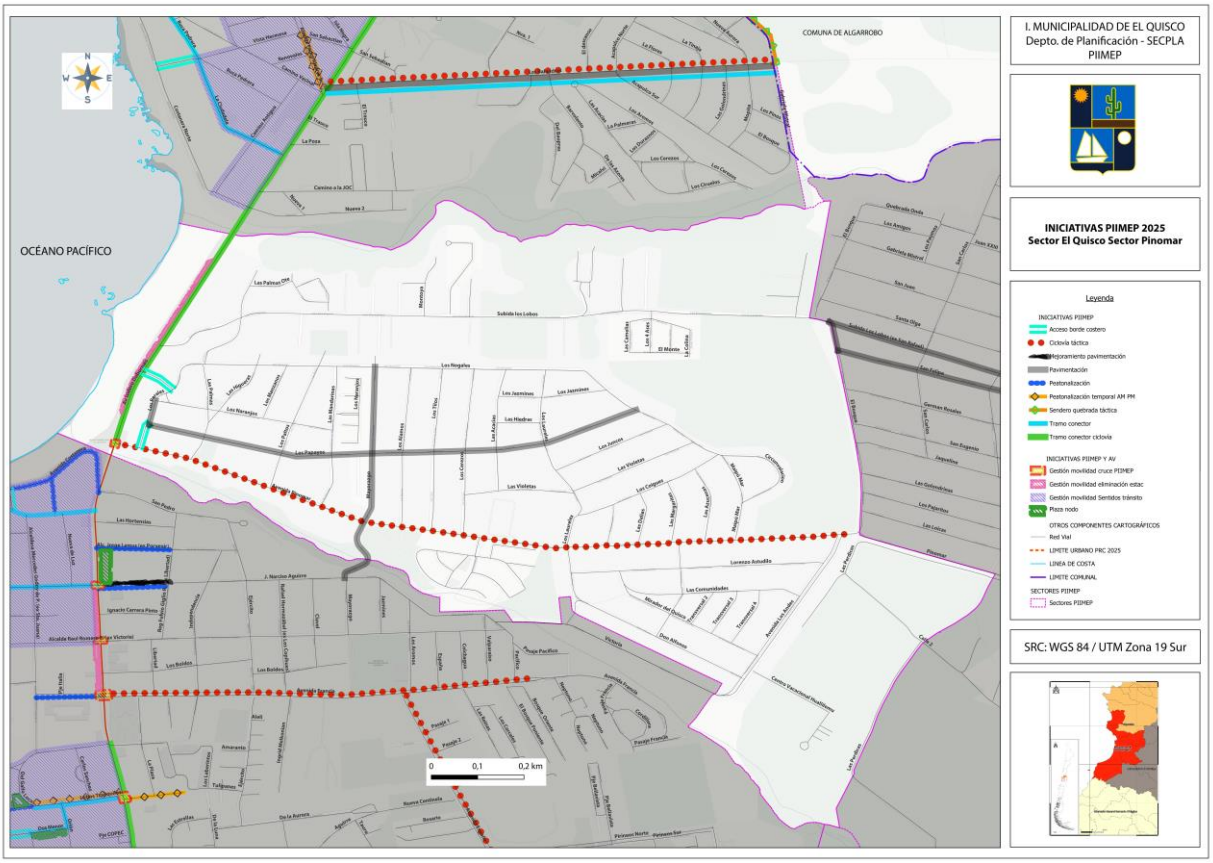
ASESOR URBANO:
GABRIEL REYES

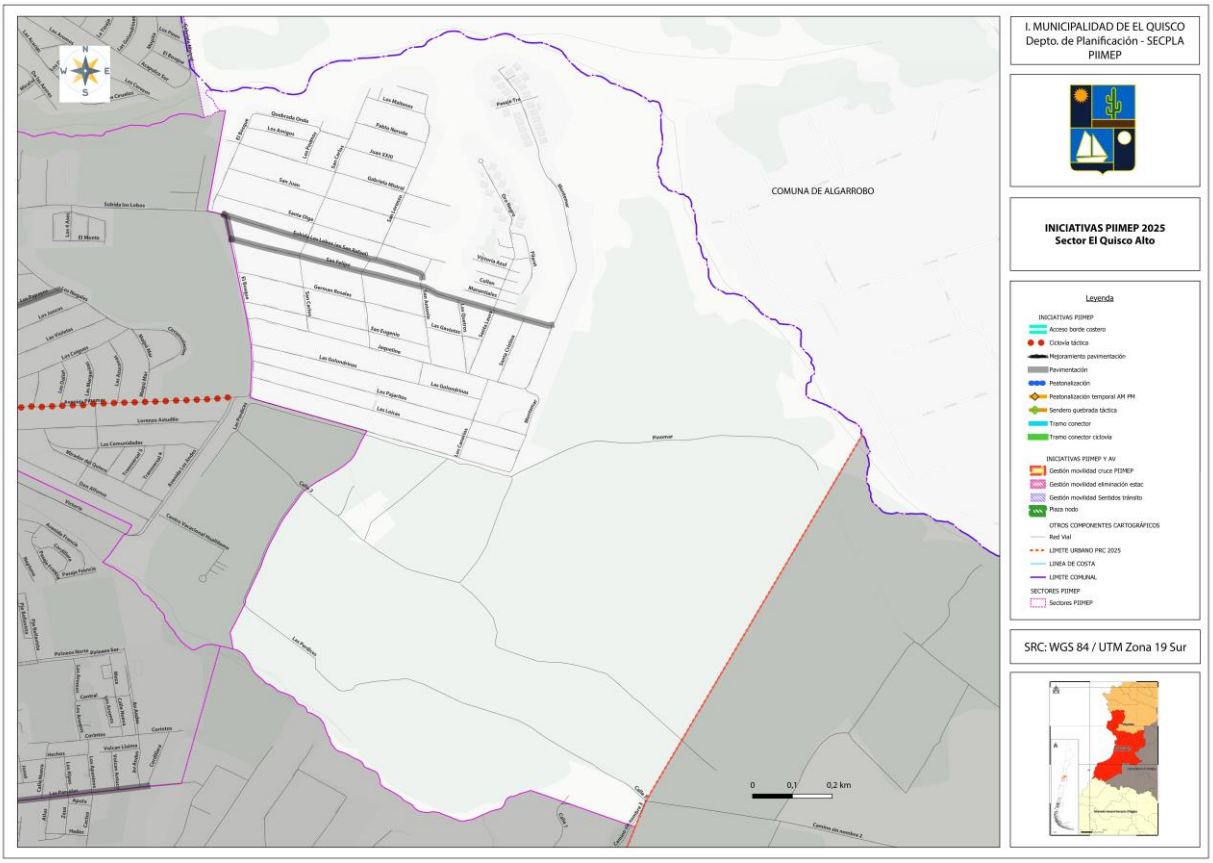
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN:
FABIAN GONZALEZ
NATALIA JIMENEZ

UNIDAD DE SIG:
MAURICIO SOLER
DANILO LÓPEZ

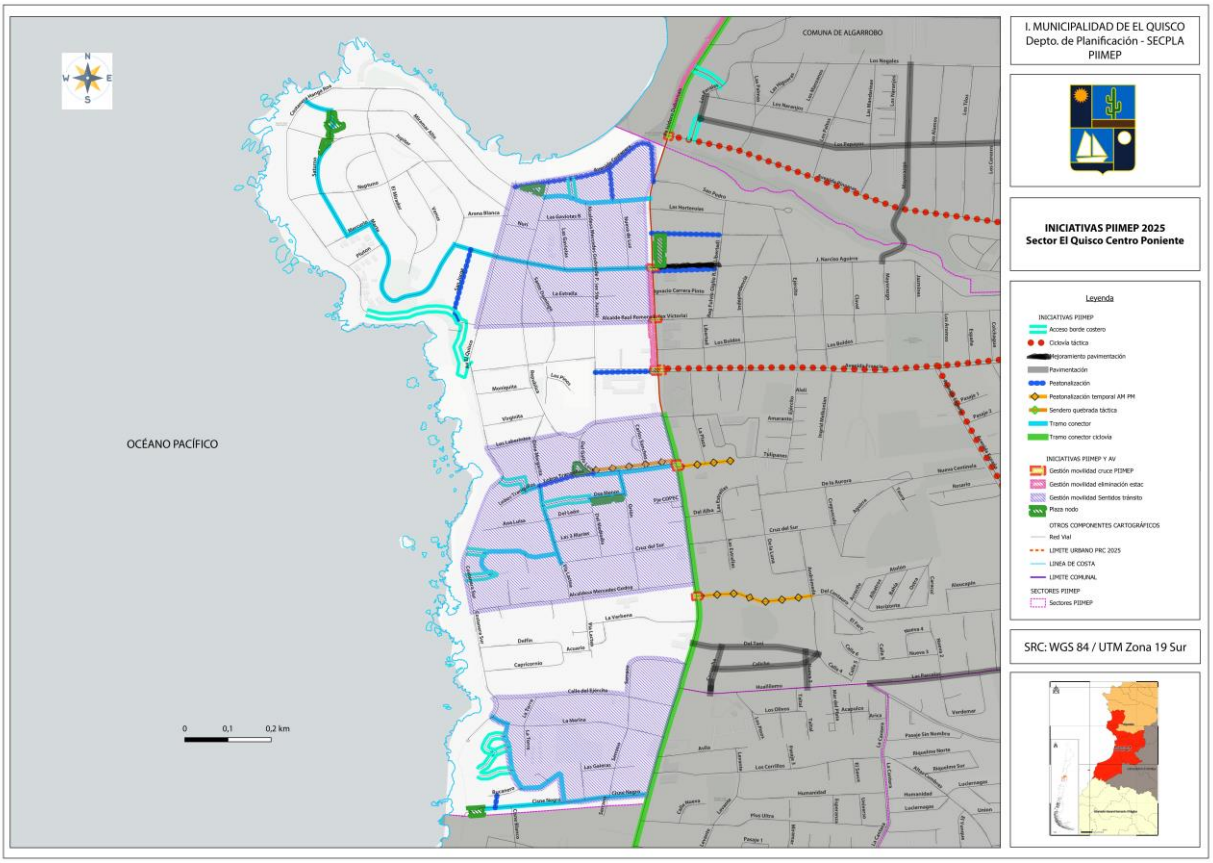
FUENTES
Diagramación Unidad de SIG. Capas base
Levantamiento Municipal.
Mapa Base: Google Satelite.
SRC: WGS 1984/UTM ZONE 19 S

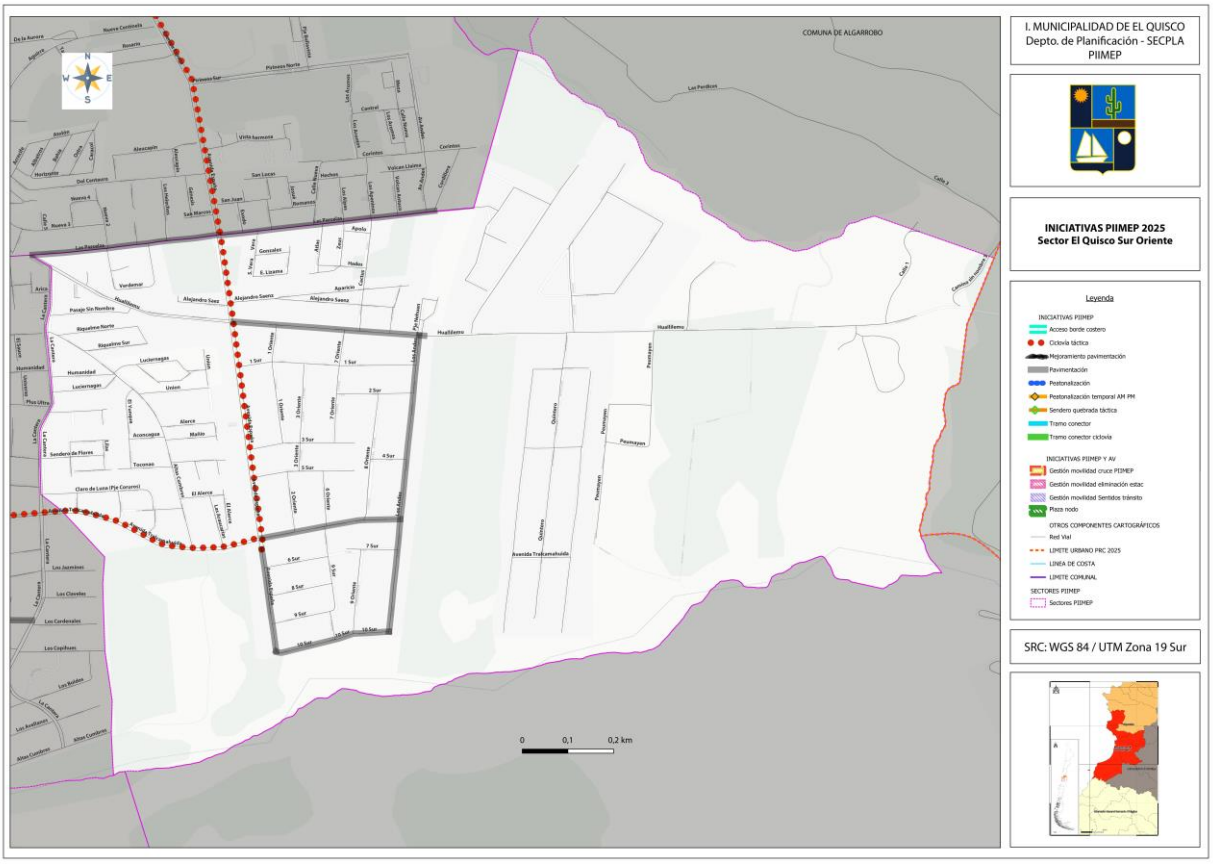
4.7 Detalle de componentes por sectores comunales.



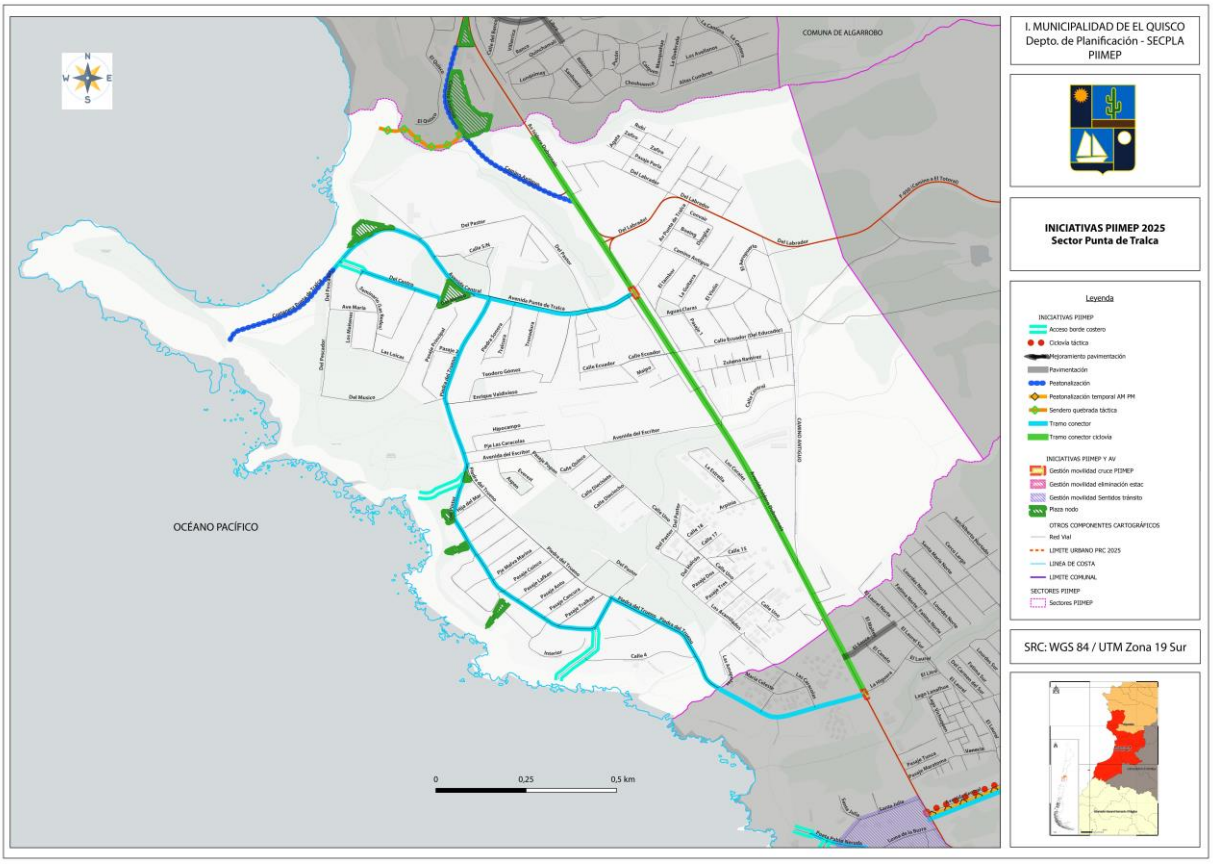

I. MUNICIPALIDAD DE EL QUISCO
Depto. de Planificación - SECPLA
PIIMEP
INICIATIVAS PIIMEP 2025
Sector El Quisco Alto
Leyenda
INICIATIVAS PIIMEP
Acceso borde costero
Ciclovía táctica
Mejoramiento pavimentación
Pavimentación
Peatonalización
Peatonalización temporal AM PM
Sendero quebrada táctica
Tramo conector
Tramo conector ciclovía
INICIATIVAS PIIMEP Y AV
Gestión movilidad cruce PIIMEP
Gestión movilidad eliminación estac
Gestión movilidad Sentidos tránsito
Plaza nodo
OTROS COMPONENTES CARTOGRÁFICOS
Red Vial
LIMITE URBANO PRC 2025
LINEA DE COSTA
LIMITE COMUNAL
SECTORES PIIMEP
Sectores PIIMEP
SRC: WGS 84 / UTM Zona 19 Sur
COMUNA DE ALGARROBO
0 0,1 0,2 km

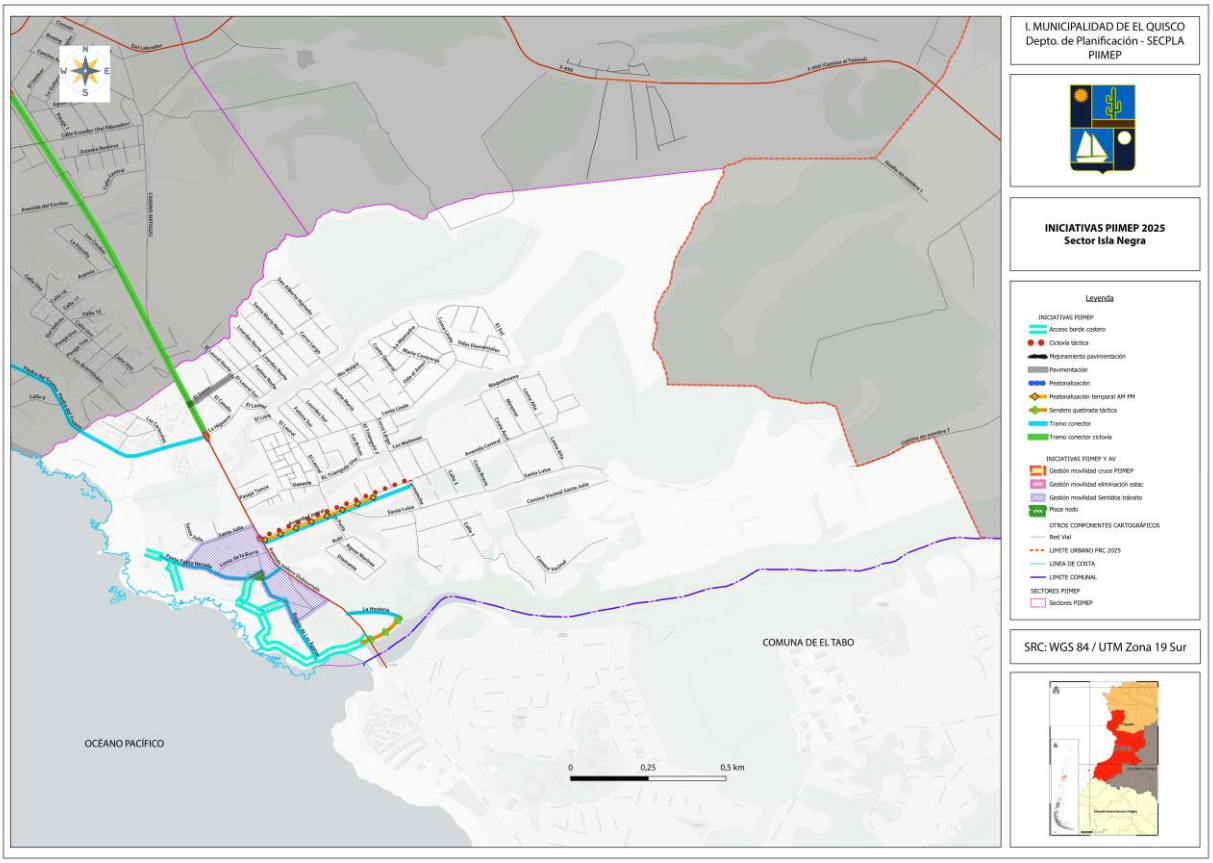
I. MUNICIPALIDAD DE EL QUISCO
Depto. de Planificación - SECPLA
PIIMEP
INICIATIVAS PIIMEP 2025
Sector El Quisco Centro Oriente
Leyenda
INICIATIVAS PIIMEP
Acceso borde costero
Ciclovía táctica
Mejoramiento pavimentación
Pavimentación
Peatonalización
Peatonalización temporal AM PM
Sendero quebrada táctica
Tramo conector
Tramo conector ciclovía
INICIATIVAS PIIMEP Y AV
Gestión movilidad cruce PIIMEP
Gestión movilidad eliminación estac
Gestión movilidad Sentidos tránsito
Plaza nodo
OTROS COMPONENTES CARTOGRÁFICOS
Red Vial
LIMITE URBANO PRC 2025
LINEA DE COSTA
LIMITE COMUNAL
SECTORES PIIMEP
Sectores PIIMEP
SRC: WGS 84 / UTM Zona 19 Sur
COMUNA DE ALGARROBO
0 0,1 0,2 km


I. MUNICIPALIDAD DE EL QUISCO
Depto. de Planificación - SECPLA
PIIMEP
INICIATIVAS PIIMEP 2025
Sector El Quisco Centro Poniente
Leyenda
INICIATIVAS PIIMEP
Acceso borde costero
Ciclovía táctica
Mejoramiento pavimentación
Pavimentación
Peatonalización
Peatonalización temporal AM PM
Sendero quebrada táctica
Tramo conector
Tramo conector ciclovía
INICIATIVAS PIIMEP Y AV
Gestión movilidad cruce PIIMEP
Gestión movilidad eliminación estac
Gestión movilidad Sentidos tránsito
Plaza nodo
OTROS COMPONENTES CARTOGRÁFICOS
Red Vial
LIMITE URBANO PRC 2025
LINEA DE COSTA
LIMITE COMUNAL
SECTORES PIIMEP
Sectores PIIMEP
SRC: WGS 84 / UTM Zona 19 Sur
COMUNA DE ALGARROBO
OCÉANO PACÍFICO
0 0,1 0,2 km


I. MUNICIPALIDAD DE EL QUISCO
Depto. de Planificación - SECPLA
PIIMEP
INICIATIVAS PIIMEP 2025
Sector El Quisco Sur Oriente
Leyenda
INICIATIVAS PIIMEP
Acceso borde costero
Ciclovía táctica
Mejoramiento pavimentación
Pavimentación
Peatonalización
Peatonalización temporal AM PM
Sendero quebrada táctica
Tramo conector
Tramo conector ciclovía
INICIATIVAS PIIMEP Y AV
Gestión movilidad cruce PIIMEP
Gestión movilidad eliminación estac
Gestión movilidad Sentidos tránsito
Plaza nodo
OTROS COMPONENTES CARTOGRÁFICOS
Red Vial
LIMITE URBANO PRC 2025
LINEA DE COSTA
LIMITE COMUNAL
SECTORES PIIMEP
Sectores PIIMEP
SRC: WGS 84 / UTM Zona 19 Sur
COMUNA DE ALGARROBO
0 0,1 0,2 km

I. MUNICIPALIDAD DE EL QUISCO
Depto. de Planificación - SECPLA
PIIMEP
INICIATIVAS PIIMEP 2025
Sector El Quisco Sur Poniente
Leyenda
INICIATIVAS PIIMEP
Acceso borde costero
Ciclovía táctica
Mejoramiento pavimentación
Pavimentación
Peatonalización
Peatonalización temporal AM PM
Sendero quebrada táctica
Tramo conector
Tramo conector ciclovía
INICIATIVAS PIIMEP Y AV
Gestión movilidad cruce PIIMEP
Gestión movilidad eliminación estac
Gestión movilidad Sentidos tránsito
Plaza nodo
OTROS COMPONENTES CARTOGRÁFICOS
Red Vial
LIMITE URBANO PRC 2025
LINEA DE COSTA
LIMITE COMUNAL
SECTORES PIIMEP
Sectores PIIMEP
SRC: WGS 84 / UTM Zona 19 Sur
OCÉANO PACÍFICO
COMUNA DE ALGARROBO
0,1
0,2 km


I. MUNICIPALIDAD DE EL QUISCO
Depto. de Planificación - SECPLA
PIIMEP
INICIATIVAS PIIMEP 2025
Sector Punta de Tralca
Leyenda
INICIATIVAS PIIMEP
Acceso borde costero
Ciclovía táctica
Mejoramiento pavimentación
Pavimentación
Peatonalización
Peatonalización temporal AM PM
Sendero quebrada táctica
Tramo conector
Tramo conector ciclovía
INICIATIVAS PIIMEP Y AV
Gestión movilidad cruce PIIMEP
Gestión movilidad eliminación estac
Gestión movilidad Sentidos tránsito
Plaza nodo
OTROS COMPONENTES CARTOGRÁFICOS
Red Vial
LIMITE URBANO PRC 2025
LINEA DE COSTA
LIMITE COMUNAL
SECTORES PIIMEP
Sectores PIIMEP
SRC: WGS 84 / UTM Zona 19 Sur
OCÉANO PACÍFICO
COMUNA DE ALGARROBO
0
0,25
0,5 km


I. MUNICIPALIDAD DE EL QUISCO
Depto. de Planificación - SECPLA
PIIMEP
INICIATIVAS PIIMEP 2025
Sector Isla Negra
Leyenda
INICIATIVAS PIIMEP
Acceso borde costero
Ciclovía táctica
Mejoramiento pavimentación
Pavimentación
Peatonalización
Peatonalización temporal AM PM
Sendero quebrada táctica
Tramo conector
Tramo conector ciclovía
INICIATIVAS PIIMEP Y AV
Gestión movilidad cruce PIIMEP
Gestión movilidad eliminación estac
Gestión movilidad Sentidos tránsito
Plaza nodo
OTROS COMPONENTES CARTOGRÁFICOS
Red Vial
LIMITE URBANO PRC 2025
LINEA DE COSTA
LIMITE COMUNAL
SECTORES PIIMEP
Sectores PIIMEP
SRC: WGS 84 / UTM Zona 19 Sur
COMUNA DE EL TABO
OCÉANO PACÍFICO
0
0,25
0,5 km

MUNICIPALIDAD
DE EL QUISCO

PIIMEP

Plan de Inversión en
Infraestructura de Movilidad
y Espacios Públicos