

Comuna de Ancud

**Elaboración del Plan de Inversiones en
Infraestructura de Movilidad y Espacio Público**

Etapa General 1

Diagnóstico

Versión subsanada

Noviembre 2024

Introducción

El presente documento corresponde al Informe de la Etapa General 1 (EG1) de Diagnóstico para la Elaboración del Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público de la Comuna de Ancud, licitado por la Ilustre Municipalidad de Ancud y desarrollado por la consultora **OFICIO URBANO**.

OBJETIVO DE LA CONSULTORÍA

Elaborar el Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (en adelante PIIMEP) para contar con una visión de planificación de la movilidad y los espacios públicos en el territorio comunal, así como una cartera de proyectos, obras, medidas y/o estudios coherentes con esta visión y con los instrumentos de planificación territorial (IPT) existentes.

El PIIMEP de Ancud constituye una oportunidad para la comunidad de Ancud de fijar una planificación integrada del territorio comunal en base a una visión coherente y articulada entre PRC, PLADECO, PIIMEP, junto con otros planes y programas que se estén desarrollando o se encuentre dentro de la cartera proyectada para la comuna. Así, por primera vez y de forma vinculante, se puede avanzar hacia la construcción de una planificación de la movilidad y de los espacios públicos, reconociendo la importancia de esas dimensiones para la calidad de vida de las personas.

Las distintas realidades de la comuna dan lugar a distintas formas de habitar el territorio y de moverse, lo que representa también una de las riquezas de la comuna. El territorio incorpora así sectores urbanos y rurales, así como espacios y paisajes naturales que sitúan a la comuna dentro de la geografía insular de la Provincia de Chiloé. En conjunto, esta gran variedad de espacios conforma la identidad territorial y cultural de Ancud.

Esta dimensión de la identidad territorial y cultural de la comuna —ampliamente destacada en las instancias de participación— requiere así ser abordada de forma cuidadosa en la etapa siguiente de propuestas para que el PIIMEP ofrezca las condiciones de una articulación coherente entre desarrollo urbano armónico, movilidad y espacios públicos.

El diagnóstico detallado a continuación, se desarrolla desde los aspectos claves antes mencionados, con mirada hacia una visión holística del territorio comunal centrada en un desarrollo a escala de las personas. Se estructura en base a los siguientes contenidos:

- Capítulo I. Área de Estudio
- Capítulo II. Movilidad
- Capítulo III. Espacio Público
- Capítulo IV. Proceso Participativo
- Capítulo V. Síntesis del Diagnóstico



Comuna de Ancud

Elaboración del Plan de Inversiones en
Infraestructura de Movilidad y Espacio Público

CAPÍTULO I

Área de estudio

Índice de contenidos

| | |
|--|-----------|
| ÁREA DE ESTUDIO | 3 |
| Ubicación y caracterización general..... | 3 |
| Sistema de centros poblados y contexto comunal | 4 |
| Tendencias de crecimiento | 6 |
| Marco regulatorio, planes y estudios a fines..... | 10 |
| Área urbana de Ancud..... | 25 |
| Cartera de Proyectos Públicos Sectoriales..... | 30 |
| Anexo | 32 |
| Listado de proyectos ingresados al Banco Integrado de Proyectos 2020-2024..... | 32 |

I. Área de Estudio

Ubicación y caracterización general

La comuna de Ancud se ubica en la cabeza de la gran isla de Chiloé (9.181km²), formando parte de su contexto insular, ubicado en la Región de Los Lagos. Esta característica geográfica le entrega dinámicas particulares y moldea tanto las posibilidades de movilidad como las formas de apropiación y utilización de los Espacio Públicos (EE.PP.). Dentro del contexto general la isla presenta un gran atractivo turístico, con un componente natural y paisajístico importante, contando con un potente sistema urbano, social y cultural (León, 2015).

Cómo elementos característicos de la zona destacan los atractivos arquitectónicos y patrimoniales en torno por ejemplo a las iglesias construidas durante el siglo XVII y XIX; o bien el Parque Nacional Chiloé, y los Parques Tepucheico y Tantauco como áreas protegidas de gran valor.

La condición de archipiélago les entrega una complejidad diferenciada a las dinámicas de movilidad y EE.PP. siendo éstas definidas en torno a las dinámicas terrestres y marítimas.

Los centros poblados dentro de la isla se han ido articulando según las conexiones internas de la isla, en donde Castro se visualiza como la ciudad con mayor grado de consolidación, equipamientos y servicios siendo la capital de la Provincia. Esta ciudad presenta la conexión aérea comercial dentro de la isla, la cual si bien cuenta con vuelos acotados permite un acceso directo desde Santiago. Las ciudades de Ancud y Quellón también presentan condiciones relevantes dentro de la configuración urbana de la isla como segundos centros poblados de gran envergadura. Las tres ciudades mencionadas se encuentran articuladas de forme terrestre a través de la Ruta -5 la cual conecta desde Chacao (ubicada al oriente de la comuna de Ancud), área urbana de Ancud, Castro, Chonchi y Quellón (en conjunto con algunas localidades de menor envergadura).

Figura 1. Mapa de localización de Ancud dentro del contexto general de la Isla de Chiloé



Fuente: Idom, 2019

Sistema de centros poblados y contexto comunal

La comuna de Ancud cuenta con una superficie de 1.752,4km², lo cual recae en un 19% de la superficie de la Provincia y un 2,6% de la superficie Regional, contando con un clima Templado Lluvioso con influencia Mediterránea (Idom, 2019 & PLADECO, 2018-2026). Esta superficie se encuentra en un contexto lluvioso que se articula en torno a centros poblados de diferente envergadura los cuales se disponen en el territorio en medio de elementos de valor natural, vías de conexión y con una gran superficie configurado como borde costero.

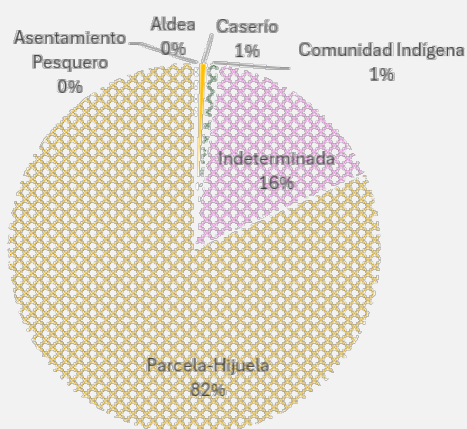
Los elementos naturales presentes en la comuna recaen en el área protegida correspondiente al Parque Nacional de Chiloé, La Reserva Genética del Golfo de Quetalmahue y el Monumento Natural Islotes Puñihuil, junto a los principales sitios prioritarios definidos en torno a la cuenca y ribera del Río Chepu (junto con la Laguna Coluco), al Noroeste de la Chiloé, Península de Guabún al nor poniente y Caulín el nor oriente (asociado a bosque valdiviano de tierras bajas). Los sitios prioritarios recaen en un total 33.682ha, mientras que el Área protegida 76.908ha las cuales se dividen entre la comuna de Ancud, Dalcahue, Castro y Chonchi. El Río Pudeto al oriente del límite urbano de Ancud y el Río Chepu al sur poniente, representan los dos cuerpos de agua de mayor relevancia dentro de la configuración comunal.

La distribución territorial por entidad censal recaer en un gran porcentaje en la categoría de Parcela-Hijuela la cual representa un 82%. La segunda representatividad recae en Indeterminada (16%), dejando un menor porcentaje a los asentamientos pesqueros, aldeas, Caseríos y comunidades indígenas. Las comunidades indígenas individualizadas en el Censo, 2017 recaen en la localidad de Chaquigual (30 personas), Lapahue Kiñe (28 personas) y Tepu Mapu, la cual no presenta información en cuánto a la totalidad de personas. Los asentamientos pesqueros por otro lado, recaen en Caleta huedén (66 personas) y Playa Pulelo (7 personas) ubicadas en nororiente del territorio comunal. La envergadura de estos asentamientos particulares dentro del área comunal podría haber sufrido variaciones en el último tiempo dada la antigüedad de los datos, por lo que se consideran un dato referencial dentro del sistema de centros poblados.

Las entidades de mayor envergadura recaen en 1 Aldea y 7 caseríos, los cuales representan el 0% y 1 % de la superficie comunal rural. EL área urbana vigente recae en una superficie de XX XX, lo cual recae en el X%. Estas localidades se articulan en torno a la red vial existente conformando un sistema de relaciones e interdependencias el cual se visualiza a continuación.

Figura 2. Distribución entidades censales rurales

| Categoría Censal | Superficie ha |
|-----------------------|----------------|
| Aldea | 75 |
| Asentamiento Pesquero | 1.180 |
| Caserío | 2.305 |
| Comunidad Indígena | 3.261 |
| Indeterminada | 50.887 |
| Parcela-Hijuela | 256.268 |
| Total general | 313.976 |

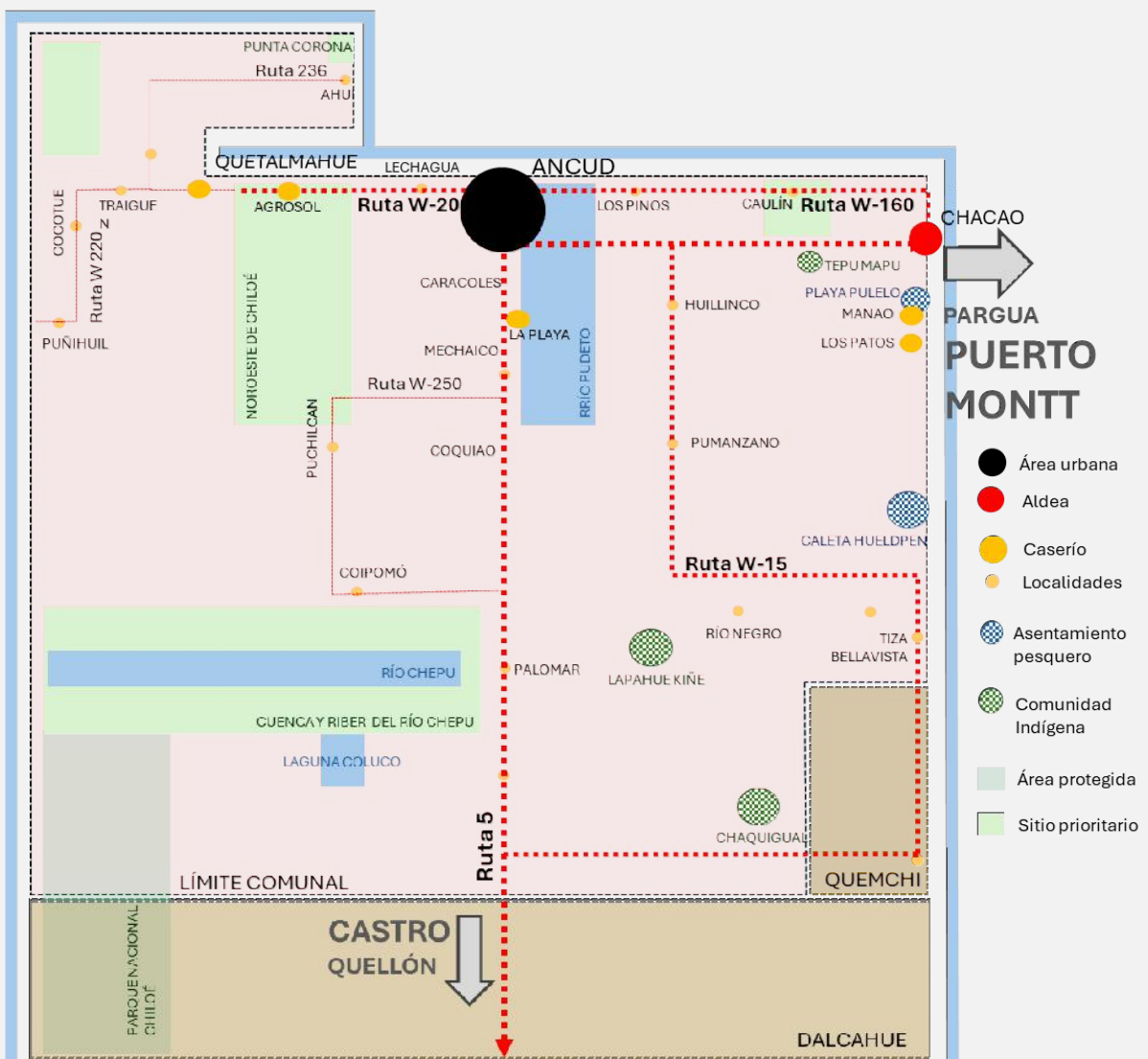


Fuente: Elaboración propia en base a Censo, 2017

Los diferentes centros poblados se articulan principalmente en torno a la Ruta 5, la cual es la vía de mayor jerarquía conectando desde Chacao (categorizado como la púnica aldea en territorio comunal), Ancud (área urbana) hacia el sur, siendo la vía principal de conexión con las localidades de Castro (mayor jerarquía en la isla de Chiloé) y Quellón, las cuales representan los mayores grados de consolidación fuera de la comuna. Las conectividades al oriente de la Ruta 5 presentan mayores grados de accesibilidad que al poniente, sector en donde se articulan localidades indígenas, asentamientos pesqueros, entre otras localidades de menor envergadura. La Ruta W-15 permite las conexiones desde la Ruta 5 hasta Quemchi, volviendo a dar accesibilidad la Ruta 5 en las cercanías del límite comunal. La Ruta W.160 y W.20, entregan conectividad en el borde costero norte, articulando la accesibilidad entre Chacao, Caulín, Los Pinos, al área urbana de Ancud en el caso de la W-160 al oriente y entre Ancud, Lechagua, Agrosol, Quetalmahue en el caso de la W-20 al poniente.

De esta forma el sistema de centros poblados muestra una fuerte dependencia funcional principalmente con las ciudades de Castro y Puerto Montt a nivel intercomunal, mientras que dentro de la comuna el área urbana de Ancud se articula como la principal fuente de acceso a servicios y equipamientos en el sector costero, el cual muestra una fuerte tendencia a un mayor desarrollo residencial y de infraestructura vial.

Figura 3. Síntesis sistema de centros poblados y su contexto comunal



Fuente: Elaboración propia en base a Censo, 2017

Tendencias de crecimiento

El diagnóstico de las tendencias de crecimiento urbano se desarrolló en base a la revisión y análisis cruzado de 4 dimensiones: (1) el crecimiento de la zona urbana el Plan Regulador Comunal; (2) el crecimiento de la mancha urbana; (3) las tipologías de densificación –vertical o horizontal– en base a los permisos de edificación; (4) el déficit de vivienda actual en el territorio comunal de Ancud.

- **Crecimiento de la zona urbana en el Plan Regulador Comunal (PRC)**

El PRC vigente de la ciudad de Ancud fue aprobado en 1996, y reemplazó al PRC de 1961, el cual había sido confeccionado como consecuencia del terremoto de 1960 (Memoria PRC 1996). Fue elaborado para consolidar las zonas urbanas existentes, proponer zonas de extensión urbana con un horizonte de 30 años y normar las zonas de restricción. Este plan estableció nueve zonas generales, nueve zonas especiales y siete zonas de restricción.

El crecimiento de la zona urbana fue de 217 ha (267 ha con modificaciones posteriores) en el PRC 1961 a 718 ha en PRC 1996 (incluyendo las modificaciones posteriores). Esto significó un crecimiento urbano de 451 ha (168%).

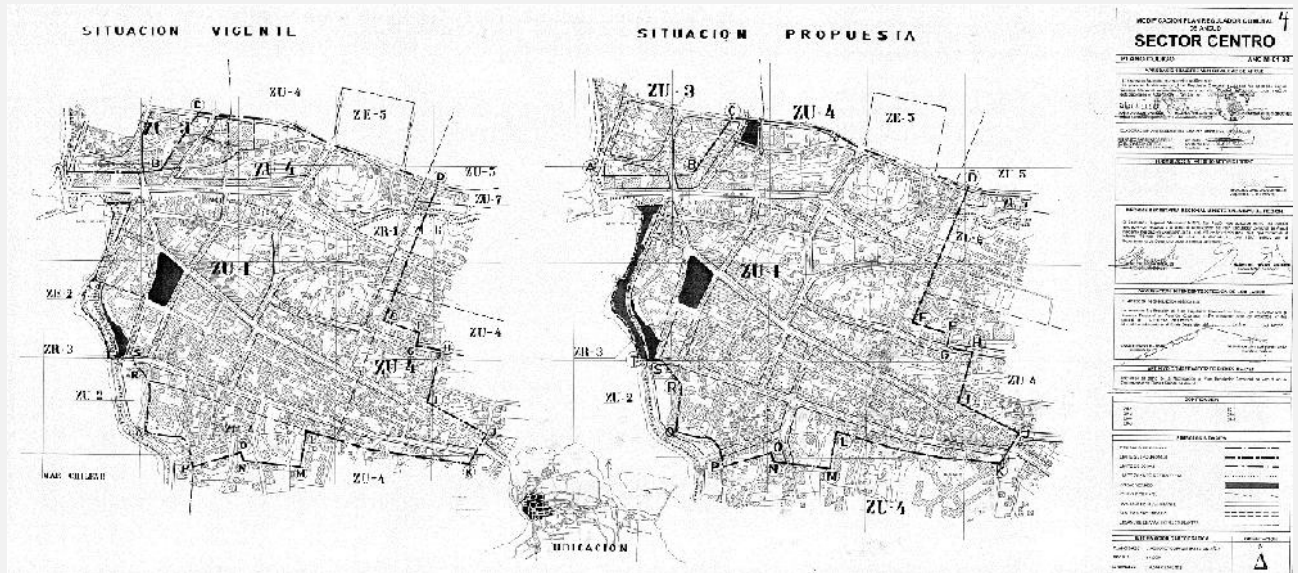
Figura 4. PRC Ancud 1996



Fuente: Observatorio Urbano Minvu

El PRC vigente ha tenido dos modificaciones, las cuales fueron realizadas el 2000 y 2009. La primera corresponde al Sector Centro, en la cual se modifican las zonas ZU-1 y ZR-3, zonas centro y zona en el sector de Pudeto. Ambas modificaciones van en la línea de precisar y complementar la normativa vigente (Estudio Mejoramiento Accesibilidad Transporte Público, Comunas de Castro y Ancud, Región de Los Lagos, 2023), en temáticas como usos de suelo, subdivisión, edificación, entre otras. La segunda modificación corresponde a las Zonas de Extensión Urbana (ZEX-1, ZEX-2; ZEX-3 y ZEX-4), en la cual se aumentó la densidad a 50 viv/ha.

Figura 5. Modificación PRC año 2009



Fuente: Observatorio Urbano Minvu

Adicionalmente a estas modificaciones aprobadas, se han realizado dos modificaciones que han sido rechazadas y dos actualizaciones que no han sido aprobadas:

1. Modificación PRC Ancud Sector Lechagua: Corresponde a un seccional, que proponía el crecimiento del área urbana actual al poniente de la ciudad a través de la ruta W-20, incorporando el borde costero y parte hacia el interior de la isla, un territorio con un potencial económico y turístico. Este fue rechazado por COREMA el año 2004 por carencia de un estudio de riesgo de tsunami (Rechazado DIA, 07/12/04).
2. Modificación PRC Ancud, Seccional Villa Chacao: esta modificación incluía al centro poblado de Chacao dentro del área urbana, consolidado lo ya existente; esto entendiendo la envergadura e intensidad actuales y la demanda futura de la localidad (Propuesta de Memoria Explicativa PRC Ancud 2014). Esta modificación fue rechazada por COREMA en 2024 por desafectar suelos de capacidad agrícola II y III.

- **Crecimiento de la mancha urbana**

El tamaño de la mancha urbana de Ancud en 1985 era de 247 Ha, lo que daba cuenta de un tamaño mayor al área urbana del PRC de 1961. En 20 años (1985 – 2005) la mancha urbana aumento a 408 ha y para 2024 a 527 ha. Esto da cuenta de un crecimiento promedio de 7 ha por año.

Si se compara las 408 ha de la mancha con las 718 ha urbanas del PRC, da cuenta que aún existe terreno urbano para crecer al menos por 44 años más. Hay que tener en cuenta que varias de estas hectáreas están en zonas no construibles, pero pese a esto sigue siendo un número importante.

Se detectan 4 sectores de crecimiento urbano: El primero está dentro del PRC actual y delimitado por la bahía (limite natural), donde aún quedan terrenos para la construcción. El segundo es hacia el sur de la ciudad, donde se encuentra el nuevo Hospital (fuera del límite urbano); esta área aún tiene terrenos por construir, pero se ve incentivada a traspasar el límite urbano por la construcción del hospital. El tercer sector es hacia Lechagua, donde ya se ha traspasado el límite urbano, pese a que aún queden terrenos por construir. Por último, el cuarto sector es la zona de ingreso a la ciudad, donde se ha desarrollado un sector de carácter industrial, no vinculado a la mancha urbana central.

Figura 6. Mancha urbana 1985, 2005 y 2024, fotografía base Ancud 2024

Fuente: Google Earth, fotointerpretación



Figura 7. Sectores de crecimiento mancha urbana 1985, fotografía base Ancud 2024

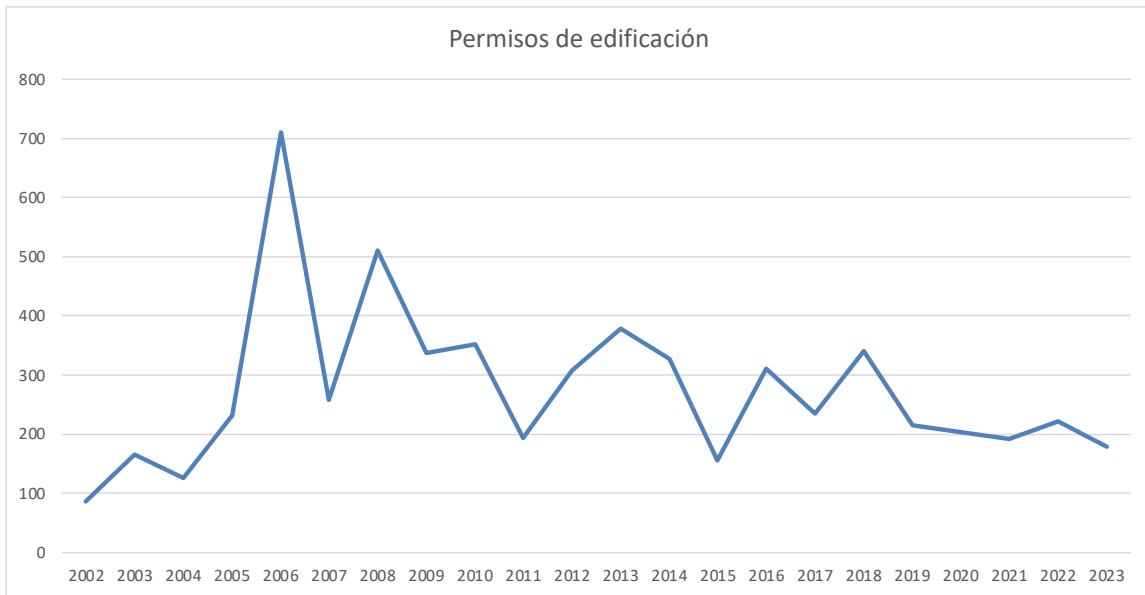


Fuente: Google Earth, fotointerpretación

- **Tipologías de densificación en base a los permisos de edificación**

Al revisar los permisos de edificación desde 2002 a 2023, la tendencia es a la baja, con una solicitud promedio de 274 por año. Al revisar este tipo de permisos, todos son por vivienda en extensión, es decir no hay departamentos construidos. Esto indica una tendencia al crecimiento por extensión ocupando las superficies no construidas, pero un crecimiento más bien lento dada la tendencia a un decrecimiento en la solicitud de permisos (ver gráfico de proyección lineal de permisos).

Figura 8. Gráficos permisos de edificación 2002 -2023 Ancud



Fuente: Observatorio Urbano MINVU

Figura 9. Gráficos permisos de edificación 2002 -2023 Ancud



Fuente: Observatorio Urbano MINVU

- **Déficit de viviendas actual**

Otro de los factores que podría influir en el crecimiento urbano, es el déficit de viviendas, ya que la necesidad de viviendas en Ancud supera el 14% de las viviendas construidas (ver siguiente tabla). Según el CENSO 2017, el déficit actual de viviendas es de 1.869, lo que se podría ver aumentado en el CENSO 2023. Esta cifra esta sobre el promedio comunal de Chile, que es de 1.368.

Figura 10. Déficit habitacional comuna de Ancud

| | |
|--|--------------|
| Población | 38.991 |
| Total de Hogares | 13.453 |
| Viviendas Particulares Ocupadas con Moradores Presentes | 13.361 |
| Vivienda Irrecuperable | 1.610 |
| Hogares Allegados | 92 |
| Núcleos allegados, hacinados e independientes | 119 |
| Núcleos allegados, hacinados y dependientes | 41 |
| Vivienda con Hacinamiento no Ampliable | 7 |
| Total requerimientos vivienda nueva (Déficit Habitacional Cuantitativo) | 1.869 |

Fuente: CENSO 2017

- **Análisis cruzado de las 4 dimensiones**

Al revisar el desarrollo de los PRC, han ido respondiendo al crecimiento de la zona urbana, pero sin poder contenerla. En la actualidad el hospital y hacia la zona de Lechagua el límite urbano ha sido sobrepasado, lo que da cuenta de un crecimiento por extensión (esto se ve reflejado en el tipo de permisos de edificación en extensión). Si bien, aún queda superficie por construir dentro del límite urbano, la cual alcanzaría para varios años más, existe una presión de crecimiento hacia la zona sur (hospital) y hacia el sector de Lechagua, que son los sectores donde podría ampliarse el límite urbano. Este crecimiento, dado el promedio y proyección de los permisos de edificación, sería más bien lento (si siguiera las tendencias actuales), lo que se condice con el crecimiento de la mancha urbana. Además, se debe tener en cuenta, que aún existe superficie urbana, sobre todo hacia el sector de Punta Colorada, la cual se encuentra en un sector central, y que podría ser alternativa para el desarrollo de viviendas.

Marco regulatorio, planes y estudios a fines

La caracterización del área de estudio incluyó también una revisión tanto del marco regulatorio local existente, como de los distintos planes y estudios que fueron desarrollados sobre el territorio de Ancud y cuyo enfoque se articula de forma directa o indirecta con el enfoque del PIIMEP de la comuna.

En este sentido, cabe primero precisar que el PIIMEP se enmarca dentro de un marco regulatorio de escala nacional y regional que incluye los siguientes cuerpos legales y/o normativos:

Escala nacional

- Nueva agenda urbana Hábitat III (ONU, 2017)
- Agenda 2030, 17 Objetivos de Desarrollo sostenible (2015)
- Política Nacional de Ordenamiento Territorial (2021)
- Política Nacional de Desarrollo Urbano (2014)
- Política Nacional de Desarrollo Rural (2020)
- Ley sobre integración social en la planificación urbana, Gestión de suelo y plan de emergencia habitacional (2022)
- Estrategia Nacional de Movilidad Sustentable (2022)

Escala regional

- Estrategia Regional de Desarrollo (2022-2030)
- Plan Regional de Ordenamiento Territorial
- Política Regional de Localidades Aisladas
- Política Regional para la Sostenibilidad Hídrica (2024)
- Plan Regional de Infraestructura Urbana y Territorial (2020-2030)
- Plan de Transporte Público Regional

Se detalla a continuación, los contenidos y enfoque de la Estrategia Regional de Desarrollo, en el cual se define el marco de acción del desarrollo territorial a escala regional. Se precisa su vigencia, objetivo y principales lineamientos. Se identifican también las líneas de acción y/o iniciativas que se articulan con el ámbito de acción del PIIMEP, así como ciertos factores claves a tomar en cuenta.

| Estrategia Regional de Desarrollo (ERD) | |
|---|---|
| Vigencia | 2022 - 2030 |
| Categoría | Desarrollo territorial |
| Objetivo general | Como principal instrumento de planificación de escala regional, la ERD tiene por objetivo de formular una visión de desarrollo regional consensuada para orientar las acciones de inversión pública en áreas relevantes tales como educación, salud, fomento productivo, cultura, conectividad e infraestructura. |
| Principales lineamientos definidos | Se definieron 8 lineamientos estratégicos: <ul style="list-style-type: none">• Competitividad Regional Sustentable• Ordenamiento Territorial Sustentable y Resiliente• Capital Humano Calificado• Conectividad y Movilidad Regional Sustentable• Bienestar Socioterritorial• Cohesión e Identidad Sociocultural• Participación Ciudadana Activa• Gobernanza Regional y Local |
| Líneas de acción y/o iniciativas que se articulan con el PIIMEP de Ancud | Se destacan las siguientes iniciativas que se articulan de forma directa o indirecta con el PIIMEP de Ancud: <ul style="list-style-type: none">• Bienestar Socioterritorial<ul style="list-style-type: none">○ Aumentar las frecuencias de los sistemas de transportes públicos en los territorios de Chiloé y Palena |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ○ Construir nuevas áreas verdes de uso público como herramienta de esparcimiento e integración barrial en las ciudades de la región ○ Aumentar el número de espacios polideportivos en la región, con criterios de género e inclusividad ● Cohesión e Identidad Sociocultural <ul style="list-style-type: none"> ○ Promover la valoración, recuperación y conservación del patrimonio cultural material e inmaterial de la región ○ Promover y articular el turismo cultural y de intereses especiales para la valoración, difusión y conservación del patrimonio cultural regional ○ Contribuir a la puesta en valor y conservación de sitios de significancia cultural indígena. ○ Incorporar criterios de pertinencia local en el diseño y desarrollo de infraestructura para los territorios ○ Reconocer y valorar los cuidados y el trabajo doméstico no remunerados mediante servicios públicos y políticas en la región ○ Promover programas de apoyo a la infancia, adolescencia y juventud ● Competitividad Regional Sustentable <ul style="list-style-type: none"> ○ Aumentar el aprovechamiento sustentable del patrimonio natural y los servicios ecosistémicos existentes para diversificar la economía regional ○ Mayor uso de infraestructura de conectividad compartida para un menor impacto ambiental y mayor eficiencia de uso ○ Aumentar de la participación de la inversión pública y privada en infraestructura verde (red interconectada de espacios verdes que conserva los valores naturales y las funciones del ecosistema y proporciona beneficios asociados a la población) ● Capital Humano Calificado <ul style="list-style-type: none"> ○ Aumentar la oferta de capacitación en turismo sustentable para mejorar los servicios del sector (idioma, marketing, entre otros) ○ Formación de capital humano avanzado que desarrolle I+D en multi e interculturalidad ○ Generar capacidades en innovación ● Conectividad y Movilidad Regional Sustentable <ul style="list-style-type: none"> ○ Mejorar la intermodalidad en la conectividad a los territorios insulares ○ Promover la multimodalidad para acceder a territorios aislados ○ Generar políticas de mantenimiento de vialidad interurbana menor ○ Mejorar la oferta y servicio de transporte público urbano ○ Consolidar servicios de transporte público interurbano entre zonas con relaciones funcionales ○ Incorporar en los Planes Reguladores Comunes criterios que busquen reducir las distancias promedio en los viajes ○ Aumentar la participación modal de los modos activos. (Proveer infraestructura para ciclos entre localidades menores suficientemente cercanas garantizando posibilidad de salir de zonas urbanas) ○ Reducir el número de viajes motorizados ○ Extender y mejorar las aceras peatonales en localidades urbanas ○ Reducir las emisiones del sector transporte ● Ordenamiento Territorial Sustentable y Resiliente <ul style="list-style-type: none"> ○ Aprobar PIIMEP para todas las áreas urbanas con más de 5.000 habitantes de la Región ○ Apoyar la implementación de las acciones comprometidas en el Plan de Transporte Público Regional |
|--|--|

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ○ Implementar las acciones comprometidas en el Plan Regional de Infraestructura Urbana y Territorial 2020-2030 ○ Promover el reconocimiento de los humedales urbanos por parte de los municipios Ley No21.202 sobre Humedales Urbanos ● Participación Ciudadana Activa <ul style="list-style-type: none"> ○ Incentivar mayor participación ciudadana en agendas locales |
| Aspectos claves a tomar en cuenta | <ul style="list-style-type: none"> ● Se definieron 5 objetivos transversales a los 8 lineamientos estratégicos establecidos en la ERD: (1) Enfoque de género; (2) Descentralización; (3) Inter/multi culturalidad; (4) Derechos humanos; (5) Cambio climático. ● Ancud es identificada como comuna semi prioritaria dentro de la ERD ya que, si bien cuenta con un PRC, este ya tiene una vigencia mayor a 10 años que requiere de un proceso de revisión y actualización ● Se destaca la gran cantidad de iniciativas que se articulan de forma directa o indirecta con el PIIMEP, siendo este punto un componente favorable para la postulación de las futuras iniciativas del PIIMEP a los distintos fondos de escala regional. |

Escala comunal

A escala comunal, a parte del PRC antes mencionado, el marco regulatorio, planes y estudios a fines que se articulan con el PIIMEP se pueden categorizar en base a las siguientes dimensiones:

- (1) Desarrollo Territorial
- (2) Medioambiente
- (3) Turismo Sustentable
- (4) Seguridad
- (5) Transporte y Tránsito

A continuación, se detallan los instrumentos, planes y estudios que corresponden a cada categoría. Al igual que para la ERD, para cada documento, se precisa su vigencia, objetivo y principales lineamientos y se identifican las líneas de acción y/o iniciativas que se articulan con el ámbito de acción del PIIMEP, así como ciertos factores claves a tomar en cuenta.

(1) Desarrollo Territorial

| Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO) | |
|---|---|
| Vigencia | 2018-2026 |
| Categoría | Desarrollo Territorial |
| Objetivo general | Instrumento rector del desarrollo en la comuna que detalla las acciones orientadas a satisfacer las necesidades de la comunidad local y a promover su avance y desarrollo social, económico y cultural. |
| Principales lineamientos definidos | Se definieron 8 lineamientos estratégicos en el siguiente orden jerárquico: <ul style="list-style-type: none"> ● LE1: Desarrollo económico, productivo y laboral (turismo, empleo, etc.) ● LE2: Desarrollo urbano-rural (conectividad, vivienda, servicios básicos, etc.) |

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • LE3: Fortalecimiento de la educación, el acceso a la cultura y la salud Comunal • LE4: Desarrollo y protección del medio ambiente y patrimonial • LE5: Desarrollo y fortalecimiento grupos prioritarios (discapacitados, inclusión, pobreza, tercera edad, mujeres, infancia, etc.) • LE6: Modernización institucional (fortalecimiento municipal) • LE7: Fortalecimiento de la seguridad ciudadana • LE8: Fortalecimiento del deporte y vida sana |
| <p>Líneas de acción y/o iniciativas que se articulan con el PIIMEP de Ancud</p> | <p>De los 8 lineamientos estratégicos se destacan 6 que incluyen iniciativas que se articulan de forma directa o indirecta con el PIIMEP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • LE1: Desarrollo económico, productivo y laboral (turismo, empleo, etc.) <ul style="list-style-type: none"> ○ Construcción módulos ruta turística ○ Construcción feria techada para emprendimiento ○ Construcción de señalética turística urbana ○ Construcción señalética turística caminera en las 7 zonas turísticas ○ Construcción Paseo del Tren ○ Programa de Difusión de Atractivos Turísticos ○ Estudio de prefactibilidad Balneario Lechagua ○ Estudio y diseño de la feria fluvial muelle Pudeto ○ Estudio construcción infraestructura turística muelle Ancud ○ Construcción del mirador turístico Quempillén ○ Ampliación y mejoramiento del Mirador Cerro Huaihuen ○ Zonificación e implementación de infografía, señalética y mobiliario público para la observación en humedales de Caulín, Quilo, Caipulli ○ Construcción ferias artesanales en Chacao ○ Construcción de 4 miradores escénicos urbanos ○ Construcción de 8 miradores escénicos rurales ○ Mejoramiento Acceso a la Ciudad e instalación de un Centro de Información Turística en la recta de Mutrico ○ Mejoramiento de instalaciones de los stands gastronómicos de las Muestras Costumbristas Rurales ○ Diseño de un Parque Recreacional para la ciudad en la cual incluya un recinto para el desarrollo de eventos tanto de tipo costumbristas, recitales, ferias, etc. ○ Mejoramiento Mirador Cerro Huaihuen (Zona descanso, iluminación, barreras de contención) ○ Mejoramiento Borde Costero - fuerte san Antonio (mejoramiento de entradas con módulos artesanales y entradas a la playa) • LE2: Desarrollo urbano-rural (conectividad, vivienda, servicios básicos, etc.) <ul style="list-style-type: none"> ○ Programa de mejoramiento y conservación infraestructura vial comunal ○ Programa de mejoramiento y conservación infraestructura vial comunal ○ Plan de mantención y de apertura de caminos municipales ○ Reposición aceras y rutas accesibles ciudad de Ancud ○ Proyecto Mejoramiento Acceso Ancud ○ Construcción Ciclovía Lechagua ○ Ampliación de Ciclovía hasta recta Lechagua (por la costa o carretera), incluyendo iluminación, estacionamiento y módulos artesanales ○ Estudio Prefactibilidad Muelle Cruceros ○ Estudio prefactibilidad Recuperación borde Costero Muelle Ancud y Muelle Pudeto • LE4: Desarrollo y protección del medio ambiente y patrimonial |

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ○ Habilitación Puntos limpio comunales ○ Proyecto de educación ambiental, difusión y reciclaje para diversos actores sociales. ○ Política Comunal de Cuidado, Protección y Fortalecimiento del Medio Ambiente ○ Plan de recuperación, protección y manejo de recursos naturales. ○ Plan de educación y cultura ambiental. ○ Programa consolidado del modelo de gobernanza paisaje de conservación ● LE5: Desarrollo y fortalecimiento grupos prioritarios (discapacitados, inclusión, pobreza, tercera edad, mujeres, infancia, etc.) <ul style="list-style-type: none"> ○ Adquisición de bus municipal para el adulto mayor. ● LE7: Fortalecimiento de la seguridad ciudadana <ul style="list-style-type: none"> ○ Construcción Multicancha en sector 1° de Mayo ○ Adquisición Cámaras de vigilancia en centro de la ciudad ○ Implementación Alumbrado público en distintos sectores de la Comuna ○ Construcción de cancha multipropósito en diversos sectores ○ Mejoramiento espacios públicos recreacionales (plazoletas, áreas verdes) ● LE8: Fortalecimiento del deporte y vida sana <ul style="list-style-type: none"> ○ Mejoramiento Diversas Multicanchas ○ Construcción Canchas sintéticas para sector rural. ○ Construcción Muelle deportivo, actividades acuáticas |
| Aspectos claves a tomar en cuenta | <ul style="list-style-type: none"> ● La gran mayoría de las iniciativas correspondientes al Lineamiento Estratégico LE1 “Desarrollo económico, productivo y laboral” corresponden a iniciativas que se articulan con el ámbito de acción del PIIMEP. ● Las iniciativas antes mencionadas no cuentan con presupuesto municipal directo para su ejecución. Tal como se indica en el PLADECO dependen de fuentes de financiamiento tales como FNDR, Subdere o Sectorial. |

(2) Medioambiente

| Estrategia Energética Local (EEL) | |
|---|---|
| Publicación | 2023 |
| Categoría | Medioambiente |
| Objetivo general | Desarrollar un plan de acciones estratégicas en materia energética en base a proyectos levantados desde la comunidad, explotando el potencial territorial de cada comuna y concientizando la ciudadanía hacia un comportamiento de consumo más responsable y participativo. |
| Principales lineamientos definidos | <p>Se definió un plan de acción con iniciativas de corto plazo (2024-2028), mediano plazo (2028-2032) y largo plazo (2032-2036) en las siguientes categorías:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Planificación energética ● Eficiencia energética en la infraestructura ● Energías renovables y generación local ● Organización y finanzas ● Sensibilización y cooperación ● Movilidad sostenible |

| | |
|---|---|
| Líneas de acción y/o iniciativas que se articulan con el PIIMEP de Ancud | <p>Se destacan las siguientes iniciativas que se articulan de forma directa o indirecta con el PIIMEP de Ancud:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eficiencia energética en la infraestructura <ul style="list-style-type: none"> ○ Iluminación en sectores de alto riesgo (mediano plazo) ○ Techado en lugares céntricos, que cuenten con enchufes eléctricos con energía limpia e iluminación de estos (largo plazo) ○ Iluminación en poblaciones que se encuentren alejados de la ciudad (largo plazo) • Sensibilización y cooperación <ul style="list-style-type: none"> ○ Publicación de las mediciones de contaminación del aire diario (largo plazo) • Movilidad sostenible <ul style="list-style-type: none"> ○ Implementación de ciclovías en puntos estratégicos (corto plazo) ○ Ciclovías hasta Lechagua (corto plazo) ○ Plan de electromovilidad sostenible público (mediano plazo) ○ Bus eléctrico para educación ambiental (mediano plazo) ○ Transporte marítimo sustentable (largo plazo) |
| Aspectos claves a tomar en cuenta | <ul style="list-style-type: none"> • Si bien la EEL recomienda la creación de una división de energía dentro de la municipalidad para otorgar mayor fluidez en la gestión e implementación de futuros proyectos energéticos, se reconoce también la importancia de desarrollar un trabajo de coordinación intersectorial entre otros con la SECPLAN. • Las iniciativas antes mencionadas se deben postular a fondos tales como FAE, FNDR, FPA, NAMA, PMU, PMB o PEEP. |

| Estrategia Ambiental Comunal (EAC) | |
|---|--|
| Vigencia | 2023 – 2025 |
| Categoría | Medioambiente |
| Objetivo general | Contar con una herramienta de planificación comunal para el desarrollo de programas de educación, promoción y difusión ambiental, para la protección del medio ambiente. |
| Principales lineamientos definidos | Cuenta con 3 líneas estratégicas: <ul style="list-style-type: none"> • Manejo Integral de Residuos • Mitigación y adaptación al cambio climático • Tenencia responsable de mascotas, animales de compañía y bienestar animal |
| Líneas de acción y/o iniciativas que se articulan con el PIIMEP de Ancud | <p>Se destacan las siguientes acciones que se articulan de forma directa o indirecta con el PIIMEP de Ancud:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manejo Integral de Residuos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fortalecer y mejorar la circularidad de la gestión de residuos sólidos domiciliarios en su fracción inorgánica. • Mitigación y adaptación al cambio climático: <ul style="list-style-type: none"> ○ Evaluación de estado de conservación de los humedales de la comuna y potenciar su declaratoria |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ○ Potenciar infraestructura verde y ordenamiento predial en la comuna ○ Diagnóstico de playas contaminadas de la comuna ○ Plan de buenas prácticas, manejo de residuos y limpieza de playas ○ Evaluación del parque automotriz de la comuna, para ver potencial contaminación de aire en esta área. ○ Búsqueda de financiamiento para estación de monitoreo de calidad de aire |
| Aspectos claves a tomar en cuenta | <ul style="list-style-type: none"> ● Se destaca una cierta cantidad de iniciativas que se articulan de forma directa o indirecta con el PIIMEP en materia de espacio público ● No se precisan fuentes posibles fuentes de financiamiento para las distintas acciones. |

| Plan de Acción Comunal de Cambio Climático (PACC) | |
|---|--|
| Vigencia | 2023 - 2030 |
| Categoría | Medioambiente |
| Objetivo general | Establecer medidas de mitigación y adaptación a corto, mediano y largo plazo para definir un camino en miras del desarrollo sostenible del territorio comunal de Ancud, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sustentable de las NN.UU., la ERD de la Región de Los Lagos (2022-2030), y el Plan de Acción Regional de Cambio Climático Región de Los Lagos (PARCC, 2023). |
| Principales lineamientos definidos | <p>Se definieron las medidas para las siguientes áreas de trabajo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Agua ● Cultura e Identidad ● Ecosistemas y biodiversidad ● Gestión del Riesgo de Desastres ● Infraestructura Crítica (servicios esenciales) y Salud ● Gestión de residuos ● Transporte y movilidad ● Componente transversal |
| Líneas de acción y/o iniciativas que se articulan con el PIIMEP de Ancud | <p>Se destacan las siguientes medidas que se articulan de forma directa o indirecta con el PIIMEP de Ancud:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Agua <ul style="list-style-type: none"> ○ Diseño urbano incorporando sistemas de drenaje urbano sostenible ● Cultura e Identidad <ul style="list-style-type: none"> ○ Educación socioambiental, en colegios y espacios públicos, con enfoque en la niñez y la juventud. ○ Rescate de la memoria cultural de Ancud ○ Huertos comunitarios alimenticios y medicinales. ○ Fortalecimiento de actividades culturales, patrimoniales y artísticas sustentables. ● Ecosistemas y biodiversidad <ul style="list-style-type: none"> ○ Protección y restauración de borde costero. ○ Limpieza y rehabilitación ambiental de humedales y áreas naturales de la comuna. ○ Aumento de espacios públicos seguros y sustentables. ○ Promover la creación de Santuarios naturales municipales (RENAMU). |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Gestión del Riesgo de Desastres <ul style="list-style-type: none"> ○ Plan de Gestión de arbolado urbano ○ Señalización zonas seguras. ○ Parques y plazas inundables en litorales costeros. • Gestión de residuos <ul style="list-style-type: none"> ○ Generar infraestructura para el monitoreo de calidad del aire comunal. • Transporte y movilidad <ul style="list-style-type: none"> ○ Plan de Movilidad Sostenible Provincia Chiloé. ○ Paraderos amigables con el clima. ○ Fortalecer estrategias para la reducción de la congestión vial en zonas urbanas. ○ Fortalecer la educación vial para una movilidad segura y sustentable. ○ Compromiso público privado por la movilidad baja en emisiones. ○ Instalación de puntos de carga para vehículos eléctricos. • Componente transversal <ul style="list-style-type: none"> ○ Promoción del ecoturismo local. ○ Turismo consciente y responsable. |
| Aspectos claves a tomar en cuenta | <ul style="list-style-type: none"> • Se identifica en el PACC una mayor deficiencia en el área de transporte y movilidad, asociada a la falta de estudios sobre el tema. Carencia que termina generando acciones aisladas sin una verdadera estrategia de la movilidad a escala comunal. • Las iniciativas mencionadas en su mayoría no cuentan con financiamiento municipal. Se deben postular a fondos regionales o sectoriales a nivel ministerial. |

| Caracterización comunal en el marco de la estrategia Chiloé Reduce | |
|---|--|
| Publicación | 2021 |
| Categoría | Medioambiente |
| Objetivo general | Desarrollar un diagnóstico de la situación actual de la comuna de Ancud en cuanto a la prevención y gestión de los Residuos Sólidos Domiciliarios (RSD). |
| Principales conclusiones del estudio | <ul style="list-style-type: none"> • Si bien se desarrollaron algunos proyectos de educación ambiental antes de la llamada de alerta sanitaria en la provincia los FPR de 2019 (Ancud Composta) y FPR 2020 (Ancud Circular), forman parte de la base para la gestión de RSD que en la actualidad se siguen desarrollando. • Existe una escasa relación entre el departamento de medio ambiente y el resto de las oficinas municipales, pues no se explicita si existe un trabajo en conjunto para abordar la temática de RSD que debe ser definida como un eje transversal dentro de las labores municipales en todas sus escalas. • La gestión de RSD comunal en el contexto en que se encuentra la provincia se torna una herramienta para un mejor vivir en la comuna, en donde es necesario que se integren criterios de sustentabilidad y economía circular en todas las actividades desarrolladas en Ancud, y que permitan avanzar hacia un cuidado y protección a la biodiversidad local con énfasis en la gestión integral de residuos sólidos domiciliarios, mediante la planificación y la participación. |

| | |
|---|---|
| Líneas de acción y/o iniciativas que se articulan con el PIIMEP de Ancud | <ul style="list-style-type: none"> • Avanzar en un fortalecimiento de la participación en la gestión integral de residuos, que involucre a todos los actores presentes en el territorio. |
| Aspectos claves a tomar en cuenta | <ul style="list-style-type: none"> • El estudio de caracterización comunal del territorial de Ancud se desarrolla en el marco de la Estrategia Territorial para la prevención y gestión los RSD en la Provincia de Chiloé (2021) que tiene por objetivo el desarrollo de una gobernanza y la implementación de sistemas de educación, prevención, gestión y disposición final de residuos en el territorio de la Provincia de Chiloé. • Según las conclusiones del estudio, Ancud se posiciona en la provincia como una comuna que avanza hacia la economía circular, con gestiones y acciones concretas sobre manejo integral de residuos inorgánicos y orgánicos. • Existe una relación activa con diversas comunidades especialmente establecimientos educacionales, cuyas acciones tuvieron que cesar por el contexto sanitario. |

(3) Turismo Sustentable

| Plan de Desarrollo Turístico Sustentable (PLADETUR) | |
|--|---|
| Vigencia | 2023-2027 |
| Categoría | Turismo Sustentable |
| Objetivo general | Desarrollar un diagnóstico de la comuna e identificar, en base al diagnóstico, la imagen objetivo del desarrollo turístico, así como los planes, programas, proyectos y acciones asociados a esta. |
| Principales lineamientos definidos | <p>Se definieron 7 objetivos estratégicos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Promover el turismo de Ancud, por medio de estrategias comunicacionales que pongan en el centro su atributos naturales y culturales y la perspectiva de sustentabilidad en su desarrollo. 2. Aumentar la cobertura de infraestructura sanitaria y mejorar la conectividad de la comuna, de manera de dar sostenibilidad al desarrollo del turismo. 3. Mejorar la infraestructura y el equipamiento turístico de la comuna de manera de consolidar en el mediano plazo su planta turística y mejorar la experiencia de los turistas. 4. Fortalecer las empresas turísticas de la comuna, a través de una estrategia permanente de asesorías y el desarrollo de instancias de capacitación, tendientes a la consolidación y sostenibilidad de sus negocios. 5. Promover prácticas de sustentabilidad en las empresas turísticas de la comuna y desarrollar una estrategia de gestión ambiental local, que contribuya en aumentar los niveles de conciencia ambiental de la comunidad y turistas. 6. Poner en valor el patrimonio natural de la comuna, incorporándolo de forma transversal y sustentable en el ordenamiento territorial y desarrollo turístico. 7. Fortalecer la identidad cultural de la comuna, incorporando sus manifestaciones tradicionales como parte de la cultura viva local, en el marco de un desarrollo turístico sustentable. |

| | |
|--|---|
| <p>Líneas de acción y/o iniciativas que se articulan con el PIIMEP de Ancud</p> | <p>De los 7 objetivos estratégicos se destacan 5 que incluyen iniciativas que se articulan de forma directa o indirecta con el PIIMEP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoción del turismo sustentable: <ul style="list-style-type: none"> ○ Programa de promoción y comunicación turística sustentable (cero papel) ○ Infraestructura sanitaria y conectividad: ○ Programa de mejoramiento y mantención de caminos rurales • Infraestructura y equipamiento turístico: <ul style="list-style-type: none"> ○ Construcción de señalética turística diferentes sectores de la comuna ○ Construcción de señalética de prevención de riesgos para diferentes atractivos de la comuna ○ Construcción de miradores turísticos ○ Plan de mejoramiento de infraestructura de atractivos turísticos con criterios de accesibilidad universal ○ Plan de reposición aceras y rutas accesibles ciudad de Ancud ○ Mejoramiento de escalera Centenario ○ Habilitación inclusiva Playa Lechagua ○ Construcción parque urbano turístico Ancud ○ Programa de recuperación de plazas y espacios públicos con criterios de sustentabilidad ambiental • Gestión ambiental local: <ul style="list-style-type: none"> ○ Programa de educación ambiental en reciclaje y compostaje a prestadores de servicios turísticos ○ Programa educativo sobre cambio climático y uso 52 sostenible de los recursos hídricos dirigido a los ○ Programa de gestión sustentable de residuos • Patrimonio natural y ordenamiento territorial sustentable: <ul style="list-style-type: none"> ○ Programa de educación y difusión del patrimonio natural (ambiental) ○ Recuperar y habilitar ruta Sendero de Chile para la educación ambiental ○ Gestionar y facilitar la declaración de humedales urbanos y otras figuras de protección de ecosistemas sensibles ○ Implementación de infografía, señalética y mobiliario para la observación en humedales ○ Habilitación de equipamiento parque de observación geológica ○ Programa de reforestación participativa • Cultura viva tradicional y turismo con identidad: <ul style="list-style-type: none"> ○ Programa de promoción y difusión del patrimonio cultural local en la comunidad y PST ○ Programa de formación escolar sobre el patrimonio cultural de Ancud y su vinculación con el desarrollo sustentable |
| <p>Aspectos claves a tomar en cuenta</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Dado la importancia que ha ido adquiriendo el uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC's), el PLADATUR incluye su uso de manera transversal en cada iniciativa de inversión. • Del mismo modo, la sustentabilidad, identidad cultural e inclusión se consideran en el PLADATUR como componentes claves que deben ser incorporados de forma transversal a todas las iniciativas. • Algunas de las iniciativas antes mencionadas cuentan con presupuesto municipal directo para su ejecución. La mayoría dependen de fuentes de financiamiento tales como MIINCAP, FNDR, CONADI, SERNATUR, CONAF, MMA, entre otras. |

| Plan de Acción para la Gestión de las Zonas de Interés Turístico de Chiloé (ZOIT) | |
|--|--|
| Publicación | 2016 |
| Categoría | Turismo Sustentable |
| Objetivo general | Desarrollar la cata de navegación de un desarrollo turístico por medio de la definición e implementación de una visión, asociada a objetivos y líneas de acción. |
| Principales lineamientos definidos | <p>Para cada comuna, se definieron los siguientes lineamientos estratégicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Equipamiento e infraestructura habilitante • Recursos humanos y calidad de la oferta turística • Desarrollo de productos • Promoción turística • Sustentabilidad del destino |
| Líneas de acción y/o iniciativas que se articulan con el PIIMEP de Ancud | <p>Para el caso de Ancud, se destacan las siguientes acciones que se articulan de forma directa o indirecta con el PIIMEP de Ancud:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Equipamiento e infraestructura habilitante <ul style="list-style-type: none"> ○ Plan de diseño y habilitación de al menos 4 nuevos miradores turísticos en la comuna. ○ Generar un monumento ícono que identifique la entrada a la comuna de Ancud. • Recursos humanos y calidad de la oferta turística <ul style="list-style-type: none"> ○ Guía de buenas prácticas para el turismo, decálogo del buen turista y del buen anfitrión. ○ Talleres de patrimonio y conciencia turística a estudiantes de la comuna de Ancud • Sustentabilidad del destino <ul style="list-style-type: none"> ○ Gestión y elaboración de ordenanza municipal para el desarrollo sustentable de la actividad turística del territorio |
| Aspectos claves a tomar en cuenta | <ul style="list-style-type: none"> • Se destaca una cierta cantidad de iniciativas que se articulan de forma directa o indirecta con el PIIMEP en materia de espacio público • Las iniciativas mencionadas en su mayoría no cuentan con financiamiento municipal. Se deben postular a fondos tales como FNDR, MOP, FRIL |

(4) Seguridad

| Plan de Seguridad Comunal | |
|---|--|
| Publicación | 2023 |
| Categoría | Seguridad |
| Objetivo general | Caracterizar los problemas de seguridad del territorio comunal de Ancud y establecer los criterios y las medidas para responder de forma eficiente a los problemas identificados. |
| Principales lineamientos definidos | <p>A partir del Informe Estadístico de la Subsecretaría de Prevención del Delito del 2022, se establecen las siguientes 3 problemáticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ebriedad y consumo de alcohol en sectores urbanos y rurales de la comuna. |

| | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Violencia intrafamiliar. • Abusos sexuales y otros delitos sexuales. |
| Líneas de acción y/o iniciativas que se articulan con el PIIMEP de Ancud | <p>En el ámbito de la prevención al aumento de casos de ebriedad y consumo de alcohol, se destacan las siguientes iniciativas que se articulan de forma directa o indirecta con el PIIMEP de Ancud:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Talleres deportivos dirigidos a jóvenes de sectores urbanos y rurales de Ancud, con énfasis en habilidades preventivas y factores protectores. • Mejoramiento de infraestructura deportiva para actividades y prácticas prosociales de la población objetivo. |
| Aspectos claves a tomar en cuenta | <ul style="list-style-type: none"> • Desde la perspectiva del enfoque del PIIMEP, el aumento de prácticas sociales intergeneracional en el espacio público comunal, así como el fomento de una movilidad activa, favorecen la creación de espacios públicos más inclusivos y seguros para todas y todos. |

(5) Transporte y tránsito

| Diagnóstico STU y Plan Maestro de Transporte | |
|---|---|
| Publicación | 2010 |
| Categoría | Transporte y tránsito |
| Objetivo general | Levantar los datos y la información que permitan caracterizar la operación del Sistema de Transporte Urbano (STU) y desarrollar, en base a la calibración del modelo VIVALDI, el Plan Definitivo de Transporte. |
| Principales lineamientos definidos | <p>Tal como estipulado en la introducción de la memoria, el documento se orienta principalmente a medidas de corto plazo que se detallan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar el nivel de servicio de los buses mediante la mejora de los recorridos. • Consolidar una red de refugios peatonales que permita proteger a los usuarios de transporte público e induzca el uso de los paraderos formales, tanto por los usuarios como por los operadores. • Cambios menores de la infraestructura en el eje Aníbal Pinto <ul style="list-style-type: none"> ○ Rediseño de la intersección de las calles Aníbal Pinto, Arturo Prat y Almirante Latorre (cambios de sentido e integración de prioridades y ceda al paso) ○ Rediseño del nudo de acceso a Ancud en la intersección de la Ruta 5 y de Aníbal Pinto (creación de una semi rotonda, que permite habilitar tres arcos unidireccionales, se les otorga preferencia a los vehículos que transitan por la Ruta 5) • Circunvalación al Centro (tramo Costanera Norte – Lautaro, Costanera Sur) • Mejoramiento Arturo Prat (tramo Pedro Montt – Lord Cochrane) • Apertura calle Dieciocho, con expropiación (tramo Libertad – Costanera) • Peatonalización calles poniente y sur de la Plaza de Armas • Plan de Gestión del Centro |
| Líneas de acción y/o iniciativas que se | El ámbito de acción de los STU, orientado a regular los flujos de transporte motorizado a través de propuesta de mejoramiento de la infraestructura vial, se |

| | |
|--|--|
| articulan con el PIIMEP de Ancud | diferencia del ámbito de acción del PIIMEP que se enfoca en mejorar la calidad de la movilidad activa y des los espacios públicos de la comuna. Sin embargo, estos enfoques complementarios, se articulan en cuanto a dos medidas del plan: la peatonalización de las calles ponientes y sur de la Plaza de Armas y el Plan de Gestión del Centro. Inversiones que fueron programadas en su momento para el año 2010. |
| Aspectos claves a tomar en cuenta | <ul style="list-style-type: none"> • El STU y su respectivo Plan Maestro de Transporte fueron publicados el año 2010. En al menos dos aspectos claves el documento se encuentra desactualizado ya que estos surgieron posterior a su publicación: <ul style="list-style-type: none"> ○ La desaparición del sistema de transporte público comunal, posterior a su publicación ○ El aumento importante del tráfico vehicular a raíz de la falta de transporte público y el aumento de la tasa de motorización a nivel país después de la pandemia de 2019-2020 |

| Caracterización del Transporte Público Rural | |
|---|--|
| Publicación | 2013 |
| Categoría | Transporte y tránsito |
| Objetivo general | Recoger la información de oferta de transporte y/o demanda de pasajeros, en los servicios de buses rurales de la Región de Los Lagos, incluyendo la Provincia de Chiloé, a través de la caracterización de la oferta de servicio; la caracterización de la oferta complementaria en transporte público urbano; la estimación de la demanda de pasajeros e identificación de las localidades con déficit de oferta en transporte público rural. |
| Principales resultados definidos | En el caso de Ancud se identifica 25 entidades, que concentran un total de 1.960 habitantes, que no cuentan con acceso a transporte público rural. Es decir, que se encuentran a más de 2km de algún trazado de transporte público rural. La entidad de Cogomo, situada al suroriente del centro urbano de Ancud en los bordes del río Llanco, es la única entidad del territorio comunal de Ancud que aparece en el listado de los 50 primeros lugares de prioridad a nivel regional. |
| Líneas de acción y/o iniciativas que se articulan con el PIIMEP de Ancud | Si bien el estudio no identifica a Ancud como prioridad regional en términos de falta de cobertura en transporte público rural, existen entidades que efectivamente carecen de conexión dificultando la movilidad diaria de los habitantes, punto que es importante rescatar en el diagnóstico del PIIMEP de Ancud. |
| Aspectos claves a tomar en cuenta | <ul style="list-style-type: none"> • El estudio fue publicado el año 2013, en este sentido no toma en cuenta la desaparición del sistema de transporte público urbano en la comuna, posterior a su publicación. Un aspecto que impacta también a la movilidad por falta de posibilidad de conexión de la red de transporte público rural con una red de transporte público urbano. |

| Mejoramiento Circunvalación Centro | |
|---|--------------------------------------|
| Publicación | 2022 (mediciones realizadas en 2021) |

| | |
|---|---|
| Categoría | Transporte y tránsito |
| Objetivo general | Realizar los análisis de prefactibilidad, desarrollar el anteproyecto y la evaluación social definitiva del proyecto de Mejoramiento Circunvalación Centro, ciudad de Ancud |
| Principales lineamientos definidos | <p>Se establecieron 3 alternativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alternativa 1: Circunvalación al Centro (en base al STU, 2010) • Alternativa 2: Par Vial Norte-Sur, Tramo Centro • Alternativa 3: Conexión Vial Poniente y Mejoramiento Borde Costero <p>Las 3 alternativas fueron analizadas y comparadas en base a una matriz de análisis multicriterio que tomó en cuenta las siguientes variables: salud y comodidad; seguridad vial; actividades y usos; paisajes naturales y urbanos; entorno construido y predios.</p> <p>El análisis priorizó la alternativa 2 (Par Vial Norte-Sur, Tramo Centro), la alternativa 1 (Circunvalación al Centro) llegando en tercer lugar.</p> <p>Se proponen las siguientes intervenciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejoramiento vial y de intersecciones con nuevas veredas y accesibilidad universal: <ul style="list-style-type: none"> ○ Eje San Antonio – Pedro Montt – Mocopulli – Los Carrera ○ Eje Yervas Buenas – Goycolea – San Vicente de Paul – Ramón A. Jara ○ Conexiones Almirante la Torre y Errázuriz • Ciclovía de 1,7 km desde Almirante la Torre hasta Costanera • Formalización de estacionamientos en el eje • 5.400 m2 de áreas verdes (171 árboles nuevos) |
| Líneas de acción y/o iniciativas que se articulan con el PIIMEP de Ancud | El mejoramiento de las veredas con árboles y accesibilidad universal a lo largo del proyecto, así como la creación de la ciclovía constituyen componentes a considerar en la elaboración de las propuestas del PIIMEP. |
| Aspectos claves a tomar en cuenta | Se debe articular de forma coherente el proyecto con el PIIMEP para asegurar una coherencia de las medidas y la continuidad de las rutas de movilidad para los habitantes. Entre otros, la ciclovía propuesta en el proyecto se debe insertar dentro de una red de ciclorutas del centro asegurando un sistema de movilidad activa eficiente para el sector más allá de la creación de un tramo de ciclovía puntual. |

Cabe destacar que tanto en el ámbito del Desarrollo Territorial, como en lo que refiere al Medioambiente y al Turismo Sustentable, existen varias convergencias de línea de acción y/o iniciativas que se pueden relacionar de forma directa o indirecta con el enfoque del PIIMEP, contribuyendo así a un desarrollo más sustentable del territorio comunal, una movilidad activa y el cuidado y puesta en valor del patrimonio natural y cultural. Se destaca también de forma transversal la necesidad de reforzar el tejido comunitario a través de iniciativas con enfoque más participativo e inclusivo con los habitantes de la comuna.

Área urbana de Ancud

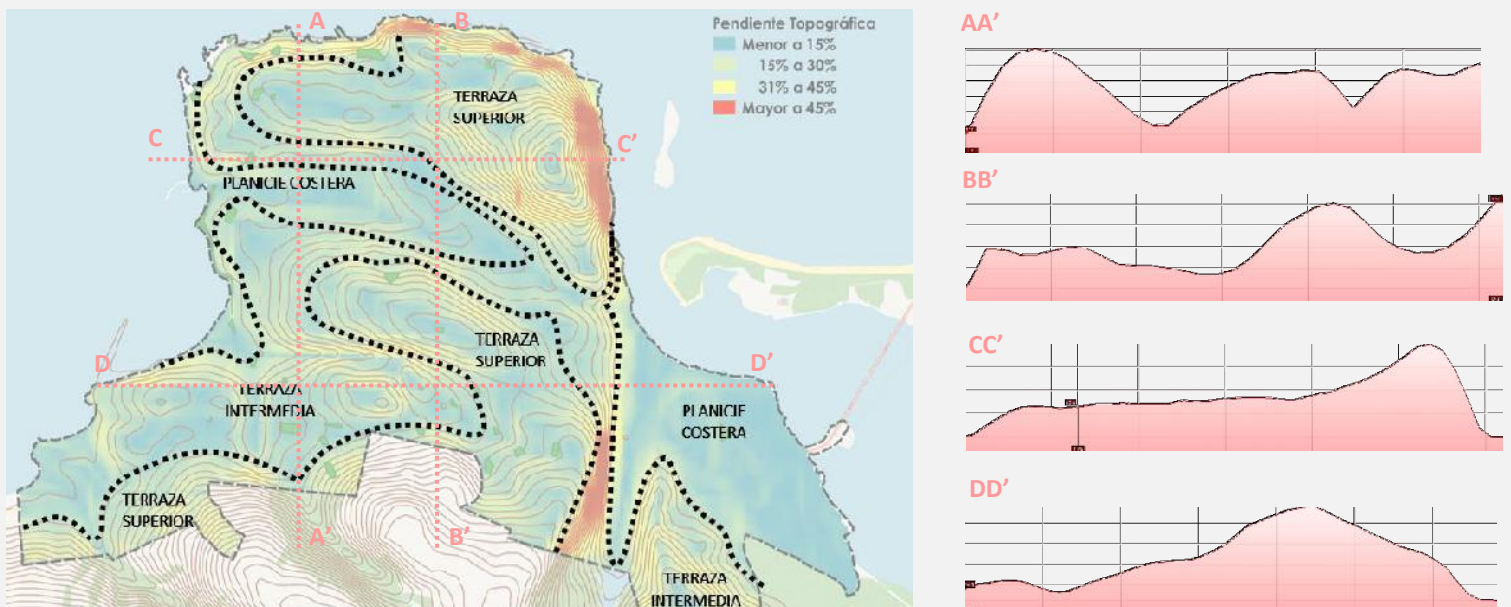
Las características geomorfológicas y topográficas dentro del área urbana de Ancud se constituyen como elementos relevantes para las formas de ocupación y consolidación de las diferentes zonas de la ciudad. En este contexto Ancud presenta una topografía con un componente de pendiente importante, la cual sumado a otras características va moldeando ciertas áreas específicas importantes de visualizar para el desarrollo del presente instrumento.

Las unidades morfológicas dentro del área urbana de Ancud recaen en un sistema de terrazas que se van intercalando con planicies costeras que presentan una topografía con una pendiente menor. Las planicies costeras se identificaron en el sector centro y al sur oriente de Ancud definido en torno a la ribera del Río Pudeto en este último caso. Alrededor de éstas se articulando terrazas intermedias y superiores correspondiente en gran medida al área sur poniente (intermedias), mientras que las de mayor pendientes y altitud (superiores) se distribuyen entre el sector nor oriente y transversalmente al sur del área urbana (IDOM, 2019).

Esta distribución de unidades morfológicas se va articulando en torno a una topografía que presente niveles importantes de variación, condición que repercute fuertemente en las formas de desplazamiento y ocupación del Espacio Público de Movilidad (EPM) dentro del área urbana. Las pendientes pronunciadas recaen en espacios con un mayor desafío en cuanto a los niveles de accesibilidad, como también representan mayores dificultades para facilitar los desplazamientos por medios activos (caminata, bicicleta, entre otros).

Estas condiciones sumadas a características sociodemográficas van articulando sectores o barrios que permiten visualizar áreas consideradas homogéneas dentro del tejido urbano. Estas unidades son determinantes para el análisis del EPM ya que contribuyen a visualizar inequidades y/o falencias comparativas dentro de la ciudad. En este caso se logran identificar 7 zonas homogéneas dentro del área urbana las cuales comparten similitudes frente a sus características urbanas.

Figura 11. Características geomorfológicas y topográficas relevantes dentro del área urbana de Ancud



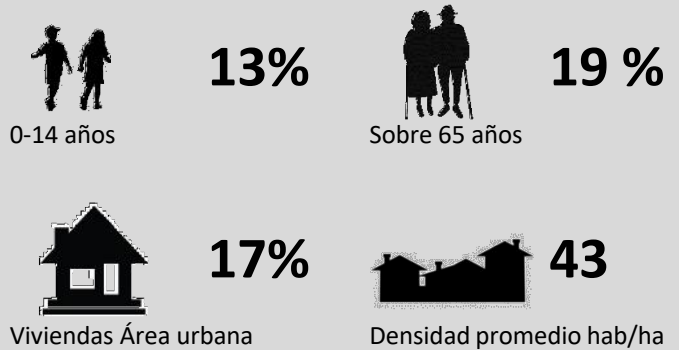
Los macrosectores identificados se sintetizan a continuación:

Centro:

Corresponde a la zona central de Ancud, en donde se concentran los equipamientos y servicios de escala comunal. Se define en torno a las vías Pepita Manss, Legario Muñoz, Del Estadio hasta el límite norte de las manzanas en torno a la vía Almirante Latorre. Se estructura en base a predios de gran envergadura presentando los promedios menores en densidad.

Presenta la mayor concentración de adultos por sobre los 65 años alcanzando aproximadamente el 19% de su población, mientras que la población joven (hasta 14 años) representa la menor proporción con un 13% en comparación al resto de las zonas identificadas. La totalidad de población y vivienda recae en un 15% y 17% respectivamente.

15 % Población Área Urbana



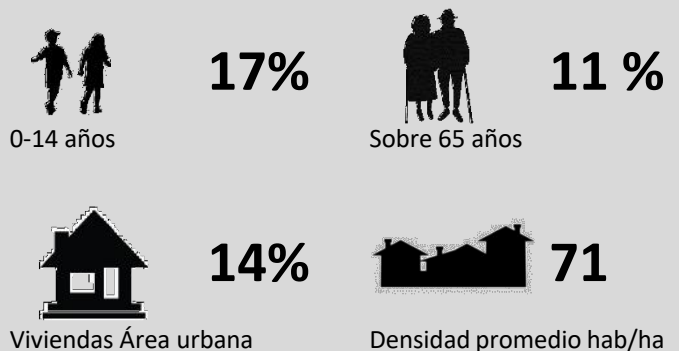
La zona centro presenta un gran dinamismo en cuanto a sus usos en donde se encuentra la Plaza de Armas, La Ilustre Municipalidad de Ancud, supermercado, restaurantes, Museo Regional, Mercado Municipal, terminal de buses, entre otros. La concentración de equipamientos y servicios recae en una fuerte concentración de peatones y vehículos representando una fuerte atracción de viajes dentro del área urbana de Ancud.

Bonilla:

Corresponde a la zona NORTE de Ancud, en donde se concentran mayoritariamente desarrollos habitacionales. Se define en torno a las vías Costanera Norte y Antonio Burr incorporando la manzana al sur de esta. Se estructura en base a una granulometría menor en el sector oriente en donde se han desarrollado nuevos conjuntos habitacionales en el último tiempo. presentando los promedios altos en densidad.

Presenta concentraciones medias en cuanto a adultos de 65 años alcanzando aproximadamente el 11% de su población, mientras que la población joven (hasta 14 años) representa la segunda menor proporción con un 17% en comparación al resto de las zonas identificadas. La totalidad de población y vivienda recae en un 15% y 14% respectivamente.

15 % Población Área Urbana



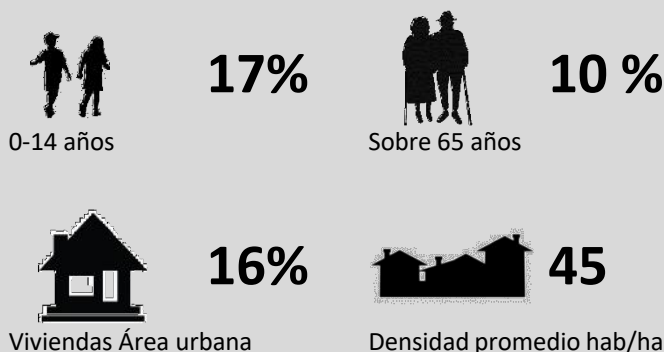
El macrosector Bonilla presenta dos zonas diferenciadas, al poniente se distribuyen viviendas de mayor envergadura y calidad presentando en su articulación EE.PP. de carácter comunal, como la Playa y paseo Arena Gruesa, el Monumento Polvorín San Carlos, presenta una buena accesibilidad hacia la zona Centro. El sector oriente de Bonilla presenta unidades de viviendas de menor envergadura, articulándose en torno a barrios con equipamientos y EE.PP. de escala local, como plazas y canchas. Sus niveles de accesibilidad hacia el Centro son menores, manteniendo vías longitudinales como Costanera Norte y Antonio Burr, mientras que sus vías de norte a sur no presentan una continuidad definida, manteniendo la vía Cerro Neihuen como única conexión hacia Pudeto Alto. Presenta la posibilidad de conexión a través de la vía estructurante que atraviesa un predio privado, en donde se ubica el Mirador Cerro Hueihuen, la cual no se encuentra actualmente en condiciones óptimas.

Pudeto Bajo:

Corresponde a la zona sur oriente de Ancud, en donde se ha extendido el crecimiento urbano en torno a los predios adyacentes a la Ruta 5. Se define en torno a las vías Almirante Latorre al norte y Caicumeo al poniente. Se estructura en base a predios de gran envergadura presentando los promedios menores en densidad.

Presenta concentraciones medias en cuanto a adultos de 65 años alcanzando aproximadamente el 10% de su población, mientras que la población joven (hasta 14 años) representa la segunda menor proporción con un 17% en comparación al resto de las zonas identificadas. La totalidad de población y vivienda recae en un 16% y 16% respectivamente.

16 % Población Área Urbana



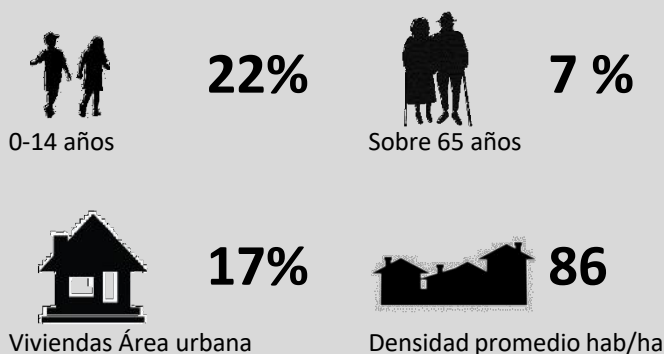
El macrosector Pudeto Bajo representa la zona de acceso a la ciudad de Ancud manteniendo condiciones particulares dentro del área urbana. Esta zona ha tenido un crecimiento que supera los límites urbanos actuales, extendiéndose hacia el sur. Si bien presenta mayoritariamente usos residenciales, también se disponen equipamientos y EE.PP. de mediana escala, usos industriales, cementerio y usos pesqueros. A diferencia de los macrosectores anteriores se disponen un mayor grado de viviendas irregulares articuladas en torno al borde costero. Esta condición repercute negativamente en el cuidado de los humedales existentes en esta zona como también en el atractivo natural que representa la entrada de la ciudad. Su accesibilidad hacia la ciudad se da a través de la vía Aníbal Pinto, como única conexión continua existente hacia Pudeto Alto o Centro de Ancud.

Caicumeo:

Corresponde a la zona centro sur de Ancud, en donde se han consolidados los nuevos desarrollos habitacionales en el último tiempo. Se define en torno a las vías Caicumeo y Avda. Circunvalación. Se estructura en base a predios habitacionales de pequeña envergadura presentando el mayor promedio de densidad.

Presenta la mayor concentración de población joven (hasta 14 años) representando un 22% de la población, mientras que la representatividad de adultos por sobre los 65 años alcanza los menores porcentajes en torno al 7%. La totalidad de población y vivienda recae en un 18% y 17% respectivamente, presentando los mayores porcentajes de las zonas urbanas.

18 % Población Área Urbana



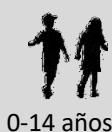
El macrosector de Caicumeo presenta fuertemente un carácter residencial. Se evidencian dos tipologías prioritarias en torno a su estructuración, una al norte asociada a viviendas anteriores al año 2005 con acotados espacios de equipamientos y servicios a excepción del nuevo Hospital ubicado fuera del límite urbano. El sector sur se articula en torno a condominios de viviendas sociales las cuales se han ido desarrollando desde el año 2010, las cuales representan la modalidad de crecimiento que ha tenido el macrosector. Estas manzanas presentan un mayor número de EE.PP. los cuales no siempre se encuentran consolidados o definidos, manteniendo una oportunidad de desarrollo en torno a estos. Su accesibilidad se articula en torno a la vía Caicumeo y La Paz, presentando la oportunidad de conexión hacia el macrosector Bellavista a través de la vía Circunvalación, definida como vía estructurante pero aún no consolidada.

Fátima:

Corresponde a la zona sur poniente de Ancud, en donde se han consolidados los nuevos desarrollos habitacionales en el último tiempo en torno la Ruta W-20 (camino Lechagua). Se define en torno a las vías Avda. Costanera y San Martín. Se estructura en base a predios de diversa envergadura presentando los promedios altos en densidad.

Presenta la segunda mayor concentración de población joven (hasta 14 años) representando un 20% de la población, mientras que la representatividad de adultos por sobre los 65 años alcanza los menores porcentajes en torno al 9%. La totalidad de población y vivienda recae en un 13% y 14% respectivamente, presentando los mayores porcentajes de las zonas urbanas.

13 % Población Área Urbana



20%



9 %



14%



82

El macrosector Fátima presenta prioritariamente usos residenciales manteniendo algunos equipamientos y servicios puntuales a escala intermedia. Los desarrollos habitacionales se articulan en torno a la vía Camino a Lechagua presentando conexiones acotadas a través de esta (Dr. González Canessa). Su crecimiento hacia el poniente a superado los límites urbanos actuales condición que ha consolidado en mayor medida desde el año 2010. Presenta la condición de mantener un acceso al borde costero frente a la planta de tratamiento, la cual como EE.PP. presenta algunas intervenciones menores que podrían potenciarse, cuya accesibilidad se encuentra a través de la vía San Martín. Esta zona presenta condiciones de irregularidad frente a la vivienda repercutiendo negativamente en la percepción de seguridad y condiciones del EPM.

Bellavista:

Corresponde a la zona centro sur de Ancud, en donde se han ido consolidando desarrollos habitacionales. Se define al sur de la vía Pepita Manss y se articula en torno a Avda. Circunvalación, conexión vial sur que no ha logrado consolidarse transversalmente en la comuna. Se estructura en base a predios de gran envergadura presentando los promedios menores en densidad.

Presenta la segunda mayor concentración de población joven (hasta 14 años) representando un 20% de la población, mientras que la representatividad de adultos por sobre los 65 años alcanza los menores porcentajes en torno al 6%. La totalidad de población y vivienda recae en un 12% y 11% respectivamente, presentando los mayores porcentajes de las zonas urbanas.

12 % Población Área Urbana



20%



6 %



11%



87

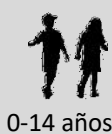
El macrosector Bellavista corresponde a usos residenciales con equipamientos y EE.PP. de carácter barrial. Presenta construcciones anteriores al año 2006 y ha presentado nuevos desarrollos en torno al año 2010. Presenta una accesibilidad limitada a través de la ruta Felipe de la Rosa conectando con vía Costanera. Su accesibilidad se podría mejorar en torno a la consolidación de la extensión de la Ruta Circunvalación, conectando con el macrosector Caicumeo, vía que como fue mencionada se encuentra como vialidad estructurante (apertura), condición que todavía no se encuentra consolidada.

Pudeto Alto:

Corresponde a la zona centro oriente de Ancud, definiéndose al sur de la Vía Pudeto, el oriente de Legario Muñoz y Del Estadio y el sur de la vía Huilhuen. Se estructura en base a predios de mediana envergadura presentando promedios medianos en densidad.

Presenta la segunda mayor concentración de población joven (hasta 14 años) representando un 20% de la población, mientras que la representatividad de adultos por sobre los 65 años alcanza porcentajes medios en torno al 15%. La totalidad de población y vivienda recae en un 11% y 12% respectivamente, presentando los mayores porcentajes de las zonas urbanas.

11 % Población Área Urbana



20%



15 %



Viviendas Área urbana

12%

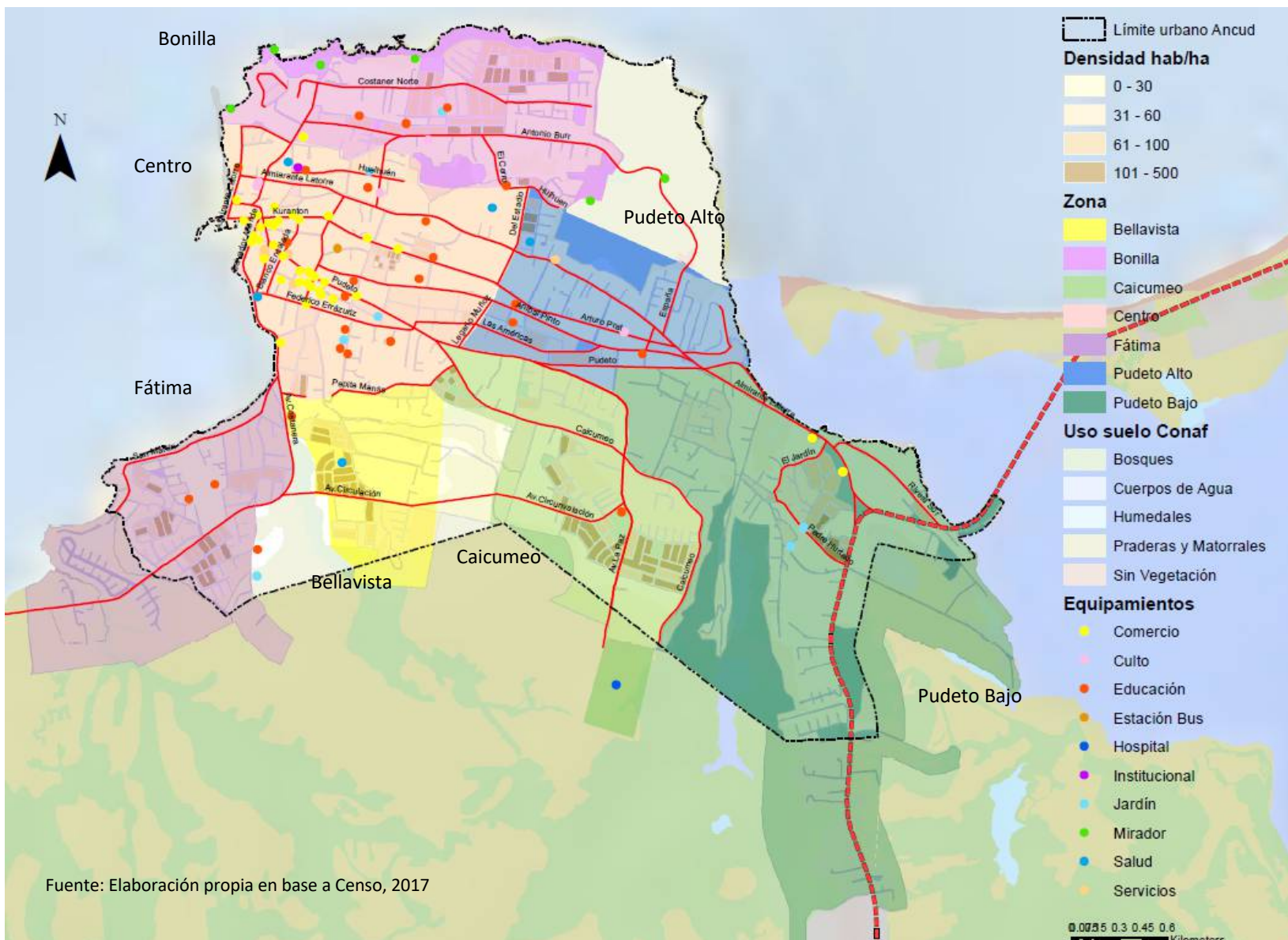


Densidad promedio hab/ha

53

El macrosector Pudeto Alto se presenta como continuidad del sector centro, evidenciando buenos niveles de conectividad pero disminuyendo la concentración de equipamientos y servicios, evidenciando una mayor representatividad en torno al uso residencial. Presenta fuertes niveles de flujo al articularse en torno a las rutas de conectividad principal de acceso al área de Ancud.

Figura 12. Territorialización macrosectores área urbana de Ancud y sus principales equipamientos y servicios



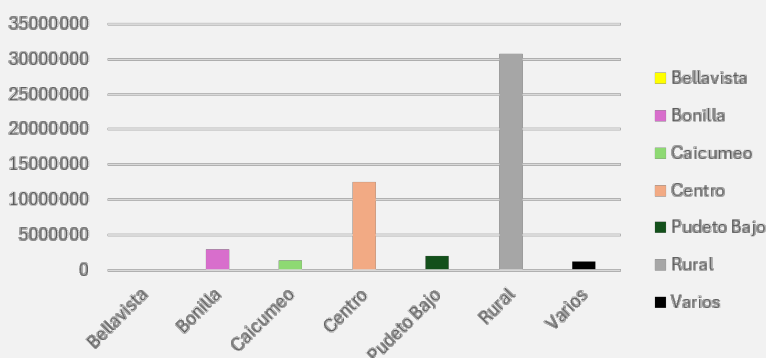
Cartera de Proyectos Públicos Sectoriales

La cartera de proyectos públicos existente se divide entre aquellos con financiamiento local (principalmente Municipal) y aquellos con fondos sectoriales. Estos si bien ya cuentan con financiamiento o bien presentan etapas de su desarrollo con presupuesto asignado son relevantes de visibilizar para poder observar las tendencias de inversiones dentro de la comuna, como también advertir ciertos procesos o condiciones que podrían contribuir a su desarrollo desde la elaboración del presente instrumento.

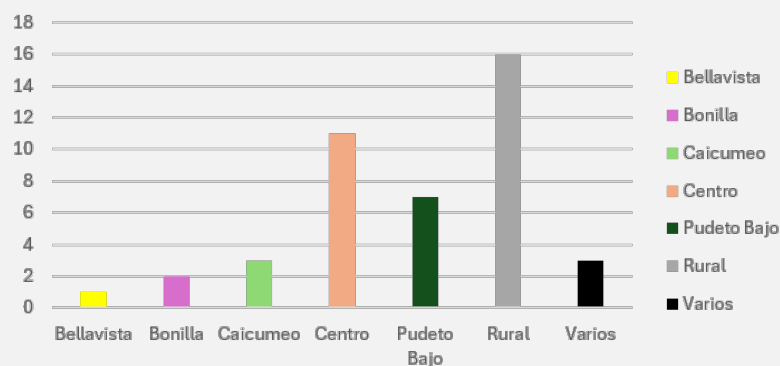
En este contexto las inversiones que se encuentran dentro del Banco Integrado de Proyecto entre los años 2020 a la fecha (con año a financiar 2025) concentran un total aproximado de M\$50.000.000, en donde un 89% presenta RS. Esto recae en que de los 43 proyectos que cuentan con ficha IDI, sólo un 32% aproximadamente presenta la posibilidad de asignación de recursos. Dentro de este grupo las mayores inversiones se concentran en el subsector Borde Costero, paseos peatonales, playas (Proyecto Costanera) y Transporte Caminero (reposición de puentes en áreas rurales). Esta concentración de recursos en los grandes proyectos mencionados recae en una fuerte agrupación de la inversión público sectorial en los sectores rurales y Macrosector Centro dentro del área urbana. Frente a las unidades de proyectos presentadas si bien los mayores porcentajes también recaen en el área rural (37%) y macrosector Centro (26%), comienzan a relevarse dentro de la inversión pública otros sectores, como por ejemplo Pudeto Bajo con un 16%.

Figura 13. Distribución en montos y unidades de proyectos ingresados al BIP entre los años 2020-2024

Distribución de montos proyectos sectoriales o F.N.D.R



Distribución de número de proyectos sectoriales o F.N.D.R



Fuente: Elaboración propia en base a información BIP, 2020-2024

Los proyectos dentro del sector rural recaen en las tipologías de conservación o mejoramiento de caminos (incluidos puentes), construcción o reposición de centros comunitarios o sedes sociales, habilitación y suministro de energía eléctrico junto con la habilitación o reposición de refugios peatonales. Dentro de este grupo la mayor representatividad en unidades de proyectos recae en la construcción o reposición de sedes sociales o centros comunitarios y/o deportivos con un total de 7 (44%). Los montos por otro lado se concentran fuertemente en la conservación, mejoramiento o reposición de puentes o camino, concentran el 95% del monto, lo cual se condice con la magnitud de los costos de construcción asociados a esta tipología, condiciones que recaen en proyectos poco factibles de ser abordadas a través de los fondos disponibles del PIIMEP.

Dentro del macrosector Centro los proyectos se agrupan en general en dos categorías, una destinada a la mejora de calles y veredas y otra asociada a equipamiento o EE.PP. El primer grupo agrupa un 12% de la inversión total y en 27% del monto, dentro de los cuales se individualiza la conservación de diversas aceras, mejoramiento de la calle Baquedano y Costanero Norte y el Mejoramiento de la circunvalación centro. Los proyectos en torno a equipamientos y EE.PP. concentran el 73% de la cantidad de proyectos con un 88% de la inversión total donde se encuentran la conservación de diferentes espacios (Estadio, Gimnasio, Plaza de armas, borde costero, entre otros).

Otro sector que concentra una cantidad de proyecto relevante (en menor medida que el área rural y centro) es Pudeto Bajo, en donde las temáticas abordadas recaen en la construcción de un colector de aguas lluvias, mejoramiento o construcción de equipamientos y EE.PP. y mejoramiento de pasajes. Los mayores porcentajes de inversión y cantidad recaen en la construcción o mejoramiento de EE.PP., dentro de los cuales se encuentra la Plaza El Triángulo, sedes sociales, entre otros, con un 84% del monto y 71% respectivamente.

Los otros macrosectores que cuentan con proyectos sectoriales agrupan una variedad menor de iniciativas, dentro de las cuales destacan el Mejoramiento del balneario Arena Gruesa en Bonilla (recientemente inaugurado), el Mejoramiento Barrio Caicumeo (Quiero mi Barrio), sumado a intervenciones en torno al mejoramiento de luminarias en diferentes partes de Ancud urbano y reposición o mejoramiento de sedes sociales o multicancha en sectores específicos (Bonilla y Caicumeo).¹

¹ La totalidad del listado se encuentra disponible en Anexo.


Anexo

Listado de proyectos ingresados al Banco Integrado de Proyectos 2020-2024

| CÓDIGO BIP | DESCRIPCIÓN | Macrosector | AÑO | RATE | ETAPA ACTUAL | COSTO TOTAL [M\$] |
|------------|--|-------------|------|------|--------------------------|-------------------|
| 30080314 | MEJORAMIENTO RUTA W-15. SECTOR: PUMANZANO - LINAO, ANCUD | Rural | 2020 | RS | EJECUCION | 2.788.852,00 |
| 30121997 | REPOSICION PUENTE QUILO EN RUTA W-20, COMUNA DE ANCUD | Rural | 2020 | RS | EJECUCION | 20.915.900,00 |
| 30122114 | REPOSICION PUENTE NEGRO N°2 EN RUTA W-315 COMUNA DE ANCUD | Rural | 2020 | RS | EJECUCION | 4.897.986,00 |
| 30352422 | MEJORAMIENTO BALNEARIO ARENA GRUESA, ANCUD | Bonilla | 2020 | RS | EJECUCION | 2.922.949,00 |
| 30352477 | MEJORAMIENTO BORDE COSTERO DE ANCUD | Centro | 2020 | RS | EJECUCION | 9.610.106,00 |
| 30486350 | CONSERVACION SECTOR SALAS MULTIUSO Y EJERCICIOS GIMNASIO FISCAL ANCUD | Centro | 2020 | | EJECUCION | 144.399,00 |
| 40009430 | HABILITACION SUMINISTRO ENERGIA ELECTRICA SECTOR RURAL DE LOS MAÑIOS, ANCUD | Rural | 2020 | RS | PERFIL | 310.199,00 |
| 40012136 | HABILITACION Y SUMINISTRO ENERGÍA ELÉCTRICA SECTOR KM 26 Y 27, COMUNA DE ANCUD | Rural | 2020 | RS | PERFIL Y EJECUCIÓN | 383.073,00 |
| 40014851 | MEJORAMIENTO CIRCUNVALACION CENTRO, CIUDAD DE ANCUD | Centro | 2020 | RS | PERFIL Y PREFACTIBILIDAD | 411.214,00 |
| 40015373 | REPOSICION SEDE CLUB DEPORTIVO LOS ROBLES DE CHAICURA, COMUNA DE ANCUD | Centro | 2020 | | PERFIL | 66.689,00 |
| 40015374 | REPOSICION SEDE SOCIAL SECTOR RURAL DE CATRUMAN, COMUNA DE ANCUD | Rural | 2020 | | PERFIL | 71.819,00 |

| CÓDIGO BIP | DESCRIPCIÓN | Macrosector | AÑO | RATE | ETAPA ACTUAL | COSTO TOTAL [M\$] |
|------------|---|-------------|------|------|--------------------|-------------------|
| 40019397 | CONSERVACION ACERAS EN DIVERSAS CALLES SECTOR CÉNTRO DE LA COMUNA | Centro | 2020 | | PERFIL | 399.140,00 |
| 40019683 | DIAGNOSTICO PLAN MAESTRO DEL BARRIO CAICUMEO COMUNA ANCUD | Caicumeo | 2020 | RS | EJECUCION | 76.949,00 |
| 40021306 | CONSTRUCCION SALA MULTIPROPÓSITO UNIÓN COMUNAL DEL ADULTO MAYOR, COMUNA DE ANCUD | Centro | 2020 | | PERFIL | 99.346,00 |
| 40022594 | REPOSICION SEDE SOCIAL CLUB DEPORTIVO UNION CENTRAL DE HUICHA, COMUNA DE ANCUD | Rural | 2020 | | PERFIL | 65.000,00 |
| 40022603 | CONSTRUCCION SEDE SOCIAL JUNTA DE VECINOS COÑIMO, COMUNA DE ANCUD | Rural | 2020 | | PERFIL | 65.000,00 |
| 40022606 | MEJORAMIENTO PASAJE LA CANTERA, COMUNA DE ANCUD | Pudeto Bajo | 2020 | | PERFIL | 30.000,00 |
| 40022636 | REPOSICION MULTICANCHA 22 DE MAYO COMUNA DE ANCUD | Bonilla | 2020 | | PERFIL | 40.000,00 |
| 40030266 | REPOSICION TALLER SERVICIOS ARTESANALES JJ.VV. RIBERA SUR, COMUNA DE ANCUD | Pudeto Bajo | 2021 | | PERFIL | 67.860,00 |
| 40020836 | HABILITACION SUMINISTRO ENERGÍA ELECTRICA SECTOR CALLE, ANCUD | Rural | 2022 | RS | EJECUCION | 167.562,00 |
| 40027663 | NORMALIZACION CIERRE PERIMETRAL AERODROMO PUPELDE, ANCUD | Pudeto Bajo | 2022 | RS | EJECUCION | 810.799,00 |
| 40030310 | CONSTRUCCION SEDE SOCIAL PADRE HURTADO COMUNA DE ANCUD | Pudeto Bajo | 2022 | | PERFIL | 67.860,00 |
| 40031111 | CONSTRUCCION SEDE SOCIAL CLUB DEPORTIVO ESTRELLA BLANCA SECTOR CAULIN LA CUMBRE ANCUD | Rural | 2022 | | PERFIL | 73.080,00 |
| 40034914 | CONSERVACION PLAZA DE ARMAS DE ANCUD | Centro | 2022 | | PERFIL Y EJECUCIÓN | 397.062,00 |
| 40038765 | AMPLIACION GALPON DE RECICLAJE PARA EL ACOPIO TEMPORAL DE RESIDUOS | Bellavista | 2022 | | PERFIL | 124.902,00 |
| 40038934 | MEJORAMIENTO PLAZA TRIANGULO, ACCESO CIUDAD DE ANCUD | Pudeto Bajo | 2022 | | PERFIL | 143.025,00 |
| 40040989 | MEJORAMIENTO MULTICANCHA SUSTENTABLE CON EFICIENCIA ENERGETICA COMANDANTE ARAYA | Caicumeo | 2022 | | PERFIL | 136.000,00 |
| 40041166 | REPOSICION Y CONSTRUCCION SEGURIDAD VIAL CON ILUMINACION FOTOVOLTAICA | Varios | 2022 | | PERFIL | 144.567,00 |

| CÓDIGO BIP | DESCRIPCIÓN | Macrosector | AÑO | RATE | ETAPA ACTUAL | COSTO TOTAL [M\$] |
|------------|---|-------------|------|------|--------------------|-------------------|
| 40041190 | REPOSICION REFUGIOS PEATONALES CON ILUMINACION FOTOVOLTAICAS | Rural | 2022 | | PERFIL | 144.567,00 |
| 40023933 | MEJORAMIENTO BARRIO CAICUMEO, ANCUD | Caicumeo | 2023 | RS | PERFIL Y EJECUCIÓN | 1.092.411,00 |
| 40038909 | CONSTRUCCION CONSTRUCCIÓN CENTRO COMUNITARIO GUAPILACUY COMUNA DE ANCUD | Rural | 2023 | | PERFIL | 95.669,00 |
| 40040771 | HABILITACION SISTEMA ILUMINACIÓN FOTOVOLTAICA REFUGIOS PEATONALES SECTOR LINAO-GUAPILINAO | Rural | 2023 | | PERFIL | 104.173,00 |
| 40057030 | CONSTRUCCION CENTRO COMUNITARIO LOS PATOS DE MANAO, COMUNA DE ANCUD | Rural | 2023 | | PERFIL | 90.000,00 |
| 40057061 | CONSTRUCCION CENTRO COMUNITARIO DEL ADULTO MAYOR SECTOR COIPOMÓ COMUNA DE ANCUD | Rural | 2023 | | PERFIL | 110.000,00 |
| 30466958 | CONSERVACION GIMNASIO FISCAL DE ANCUD | Centro | 2024 | AD | PERFIL | 250.980,00 |
| 40026318 | CONSERVACION ESTADIO JOEL FRITZ, COMUNA DE ANCUD | Centro | 2024 | AD | PERFIL | 345.035,00 |
| 40041558 | REPOSICION SEDE MULTIPROPOSITO CLUB DEPORTIVO PUDETO DE ANCUD | Pudeto Bajo | 2024 | OT | PERFIL | 602.719,00 |
| 40057042 | REPOSICION REFUGIOS PEATONALES CON ILUMINACIÓN FOTOVOLTAICAS SECTOR RURAL ANCUD - DEGAÑ | Varios | 2024 | | PERFIL | 120.000,00 |
| 40066798 | CONSTRUCCION ESPACIO PUBLICO PASAJE ERNESTO RIQUELME, COMUNA DE ANCUD | Centro | 2024 | | PERFIL | 103.000,00 |
| 40014527 | MEJORAMIENTO CALLE BAQUEDANO Y COSTANERA NORTE, COMUNA DE ANCUD | Centro | 2025 | RS | PERFIL | 669.290,00 |
| 40049755 | CONSTRUCCION COLECTOR AGUAS LLUVIAS PUDETO 1, COMUNA DE ANCUD | Pudeto Bajo | 2025 | RS | PERFIL | 286.891,00 |
| 40060113 | CONSERVACION MUELLE CHEPU BAJO, COMUNA DE ANCUD | Rural | 2025 | | PERFIL | 450.500,00 |
| 40064332 | REPOSICION DOS MIL LUMINARIAS PARA LA COMUNA DE ANCUD | Varios | 2025 | | PERFIL | 940.000,00 |



Comuna de Ancud
Elaboración del Plan de Inversiones en
Infraestructura de Movilidad y Espacio Público

CAPÍTULO II
Diagnóstico de Movilidad

Índice de contenidos

| | |
|---|----------|
| II. MOVILIDAD | 3 |
| Red infraestructura vial..... | 3 |
| Flujos y tendencias de uso en vías principales | 6 |
| Sistema de Transporte Público | 8 |
| Estructuras de viajes | 11 |
| Espacio Público de Movilidad (EPM)..... | 14 |
| Caracterización del EPM para medios motorizados..... | 18 |
| Caracterización del EPM para medios activos | 19 |
| Problemáticas dentro del EPM y complementariedad entre modos..... | 22 |

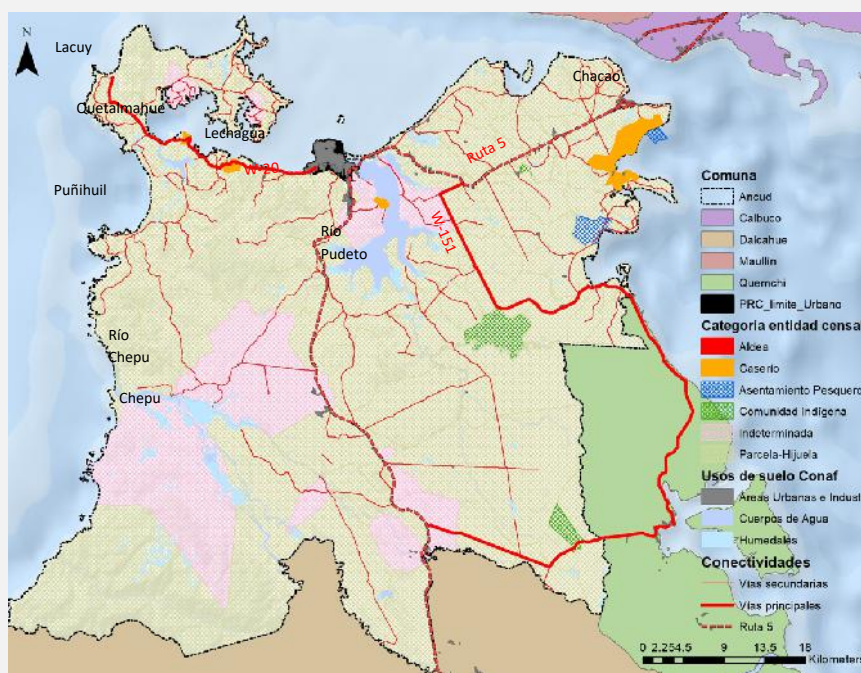
II. Movilidad

Red infraestructura vial

La red vial que conecta a la ciudad con el sistema de centros poblados del área de estudio con las comunas colindantes posiciona a Ancud como el punto de entrada a la isla de Chiloé, siendo su vía principal la Ruta 5 que conecta con la comuna de Calbuco.

Las vías principales conectadas a la Ruta – 5 recaen principalmente en la Ruta W-20 en el sector costero, conectando la localidad de Ancud, Quetalmahue y el sector de nor poniente de la comuna y la Ruta W-15 la cual conecta el sector costero oriente atravesando la comuna de Dalcahue considerando el tramo correspondiente a la Ruta W-151. Esta red conecta con el área urbana de Ancud en el sector sur oriente, en donde de manera adyacente a la Ruta -5 de han desarrollo diversos como por ejemplo el I aeródromo Pupelde que se presenta como el punto de accesibilidad vía aérea al área de estudio.

Figura 1. Conectividades principales a escala comunal



Fuente: Elaboración propia

La conectividad a escala comunal se percibe con deficiencias en cuanto a que no presenta las condiciones de soporte necesarias para fomentar y/o permitir ciertos desplazamientos que son relevados por la comunidad. Esta percepción se concentra en el sector poniente en donde localidades como Puñihuil o Chepú por ejemplo, donde se podrían considerar mejoras sustanciales en cuanto a su conectividad para fomentar el uso de estos atractivos naturales tanto por los residentes como turistas.

El borde costero se articula precisamente en torno a las vías de mayor jerarquía mencionadas anteriormente, específicamente desde el acceso a la comuna por la Ruta-5 en la localidad de Chacao, continuando por el área urbana de Ancud y extendiéndose a través de la Ruta W-20 hacia la localidad de Quetalmahue y sector borde costero al norte de la comuna. Entre las localidades de Ancud y Quetalmahue, las cuales se encuentran a 15 km aproximadamente, se articula Ruta W-20 de la cual se desprenden vías de menor envergadura como la W-210 y W.220 que continúan hasta el borde costero al poniente de la Comuna.

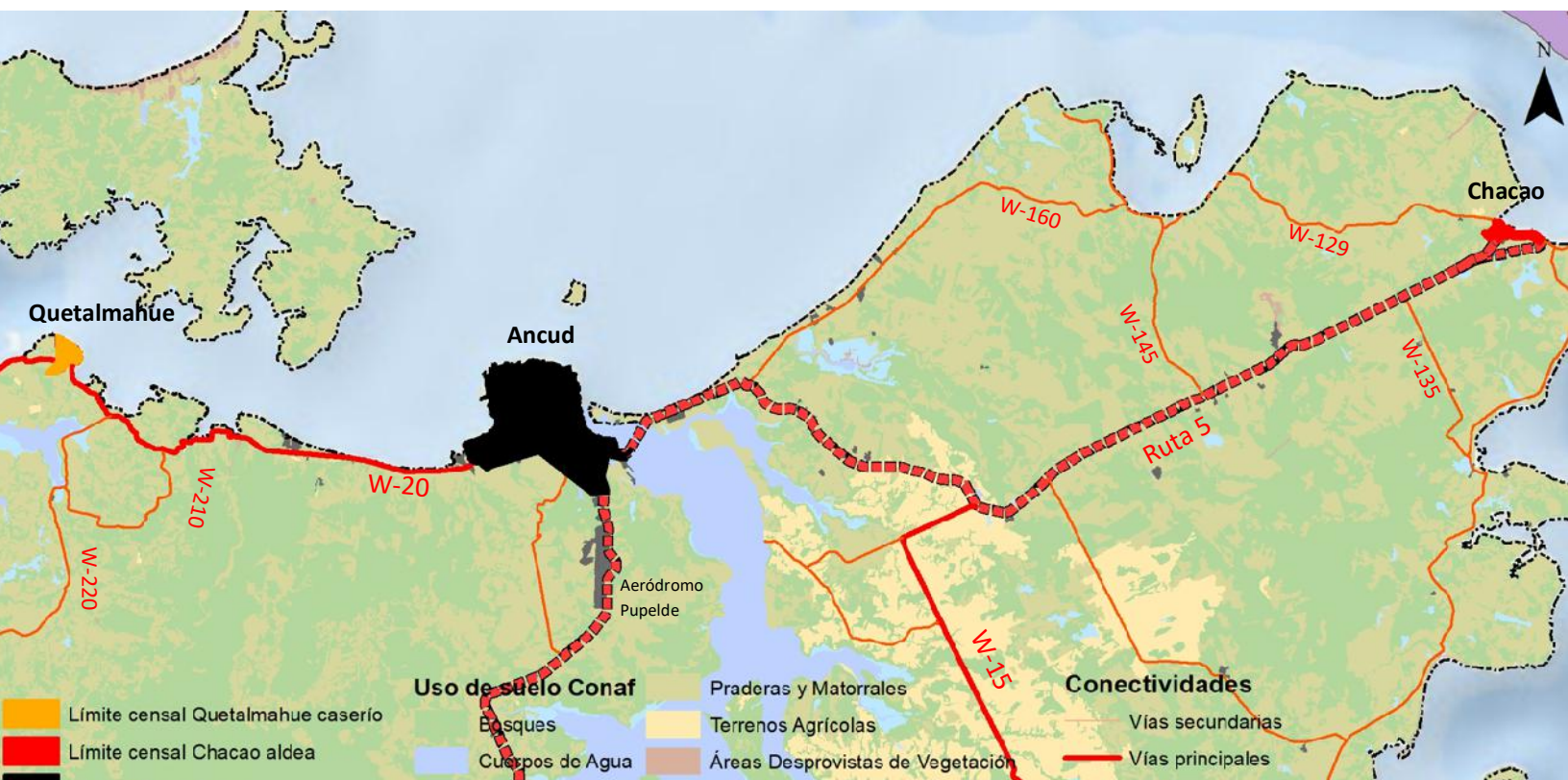
La Ruta W-20, localmente conocida como Camino a Lechagua se define como una conexión de gran importancia para la comunidad, en donde se percibe subutilizada y no potenciada. En este sentido se releva la importancia de mejorar esta vía tanto en su definición actual como considerando la incorporación de soporte para medios de desplazamientos no motorizados, como bicicletas o peatones. Su continuidad hacia Quetalmahue también es una ruta estratégica considerando que la localidad es la entrada a la Península de Lacuy.

Ente Ancud y Chacao recaen aproximadamente 56 kilómetros por la Ruta-5, desde donde se desprenden un número mayor de vías con una mayor jerarquía, en comparación al sector poniente. Al sector norte la Ruta W-129, W.160 y W-145 generan un bypass a la Ruta-5 que entrega conectividad al área costera. Al sur por otro lado, la Ruta W-15 presenta la mayor jerarquía después de la Ruta-5, la cual en conjunto con la Ruta W-135 y W.145 entregan conectividad al sector cortero al oriente de la comuna.

En el área urbana la red vial estructurante principal, definida por el instrumento de planificación vigente (1995), propende a articular un sistema integrado de conexión y está compuesta por un total de 40km. En esta estructura destacan transversalmente al área urbana las vías Almirante Latorre, Arturo Prat y Pudeto articulando desplazamientos desde la Ruta 5 al oriente hasta el borde costero poniente. El sector norte presenta conectividades transversales definidas por la Costanera Norte, Antonio Burr y como proyectos la vía Huelhuén que mantiene parte de su extensión propuesta como apertura que no ha sido consolidada hasta el momento. El sector sur presenta una trama estructurante con mayores grados de desarticulación transversal, proponiendo vías como Caicumeo, Avda. Circulación o bien Pepita Manss (la cual mantiene parte de su tramo como propuesta de apertura), que articulan en parte estos desplazamientos.

La red estructura de norte a sur presenta una menor continuidad, presenta tramos específicos que dependen de las vías transversales para conectarse, lo cual aumenta la presión sobre las vías antes mencionadas. Estos tramos corresponden a vías como Pedro Montt, Legario Muñoz o San Vicente de Paul la cuales articulan las conexiones en el centro del área urbana. En el sector sur éstas se disponen al oriente y poniente a través de las vías San Martín, Avda. Costanera o Avda. La Paz en donde los sectores centro se ven desprovistos de este tipo de conectividad.

Figura 2. Conectividades entre las localidades de Ancud, Chacao y Quetalmahue



Si bien esta reconoce gran parte de la red estructurante vigente propone una mayor cantidad de vías con jerarquía a nivel comunal en el sector centro sur, contribuyendo a mejorar las conectividades al advertir la debilidad en este sector (como se comentó anteriormente). Por otro lado la propuesta elimina algunas vías que no lograron consolidarse en el transcurso de 20 años y cuya materialización se visualiza con pocas probabilidades de factibilidad dada la configuración urbana actual.

En este contexto la propuesta releva vías de norte a sur existentes como Goycolea, Kampe Heeren, tramo de Baquedano, entre otros, como también amplía las conexiones desde la Ruta 5. Las vías proyectadas que se eliminan recaen principalmente en la continuación de la Costanera Norte, bordeando el borde costero nor poniente como también su extensión hacia el oriente, para la cual se propone una nueva Ruta estructurante desplazada al norte de la comuna. Una segunda ruta definida como eje transversal que no fue considerada dentro de la propuesta de reestructuración de la vialidad estructurante para la comuna recae en la vía Huelhuén, la cual si bien incorpora los tramos existentes, elimina sus proyecciones no materializadas. A continuación se muestra la espacialización de las vías estructurantes propuestas, en conjunto con las modificaciones dentro de la propuesta de PRC 2014.

Ciertas vías son relevadas por la comunidad como una buena oportunidad para mejorar la conectividad del área urbana como también para el fomento de perfiles que complementen diferentes medios de desplazamiento. En este sentido la conectividad de la calle San Martín al sur poniente o bien la circunvalación a través del cerro Huaihuen se mencionan como vías con un gran potencial dentro de la conectividad interna del área urbana de Ancud.

Figura 3. Red vial estructurante vigente con los cambios incorporados en la propuesta de PRC, 2014



Las localidades de Chacao y Quetalmahue no cuentan con un límite urbano vigente dentro de la normativa local, por lo que su sistema de conectividad interno no tiene definido una red estructurante propiamente tal. No obstante Chacao cuenta con una propuesta dentro del proceso de actualización del PRC 2014, la cual resulta relevante de relevar para el proceso de presente instrumento. Esta consiste básicamente en proponer como red estructurante las vías que conectan las manzanas desarrolladas de la localidad, en conjunto con su extensión hacia el oriente a través de la vía Ramón Freire, la cual presenta la mayor jerarquía actualmente. De igual manera propone vías proyectadas, proponiendo una ruta alternativa a Ramón Freire como continuación de la vía Alonso de Ercilla, logrando una segunda conexión con la Ruta 5.

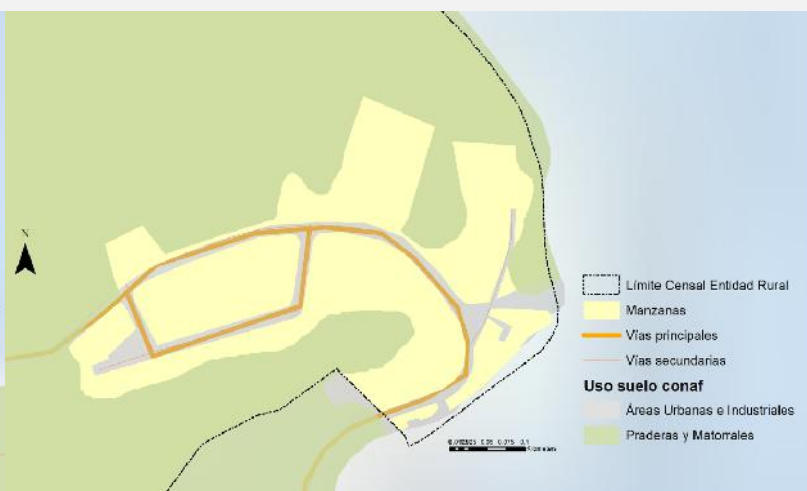
Una posible conectividad o jerarquía de vía que es relevada dentro de la comunidad para la localidad de Chacao, recae en el potenciamiento del borde costero. Se releva la posibilidad de conexión entre Chacao y Chacao Viejo (el oriente del área analizada) posibilitando los desplazamientos no sólo asociados a medios motorizados sino que también a medios activos como la caminata o bicicleta.

Quetalmahue por otro lado, no cuenta con una propuesta dentro de la actualización de la normativa local mencionada, en donde dada su envergadura es posible advertir una mayor jerarquía Ruta W-20 como articulador principal de los desplazamientos, sumado a la vía principal en torno a la manzana central del poblado.

Figura 4. Red vial estructurante propuesta PRC, 2014



Figura 5. Red vial principal Quetalmahue



Fuente: Elaboración propia en base Conaf, 2018, P. PRC, 2014

Flujos y tendencias de uso en vías principales

La estructura de la red vial sumado a la topografía y disposición de atractores de viaje (sectores de servicios, empleo, comercio, etc.) del área urbana de la ciudad de Ancud repercute o moldea los flujos y tendencias en su utilización. A modo general las vías con la mayor demanda de uso recaen en las calles con orientación oriente-poniente las cuales se encargan de articular los flujos desde el acceso a la ciudad hasta el centro. Esta condición se enfatiza en la vía Aníbal Pinto, como única vía de acceso desde la Ruta 5. Sumado a lo anterior, estas vías reciben los flujos no solamente asociados al acceso de servicios y/o equipamiento en el centro, sino que también al presentarse una desconexión entre los sectores que se han ido desarrollando en los límites de

la ciudad, estas vías también reciben el flujo asociado a tránsito, como únicas opciones de conectividad continua dentro del área urbana.

Según el estudio de Mejoramiento de Accesibilidad del Transporte Público, que cuenta con datos actualizados frente a la medición de flujos realizado en el año 2018¹, las mayores velocidades se advierten en las rutas de Arturo Pratt, Almirante Latorre, Costanera y Aníbal Pinto, las cuales alcanzan en horario punta mañana velocidades media de 38, 34,7, 33,3 y 29,7 km/h respectivamente. Estos datos si bien se condicen en parte con los grados de accidentabilidad, la distribución en el territorio urbano de Ancud de los accidentes registrados entre los años 2014-2017 permite advertir que existen otros componentes relevantes. En este sentido vías principalmente en el sector centro con orientación norte-sur también presentan frecuencia de accidentes como por ejemplo Pedro Montt o Goycolea. A nivel general las mayores tasas de accidentabilidad tanto considerando solo vehículos motorizados (choque o colisión) como también atropellos (incorporando a peatones) se visualizan en torno a intersecciones, en donde condiciones como señalización, visibilidad y elementos de resguardo resultan relevantes.

Esta condición también repercute en los niveles de atochamientos en donde la demanda por las vías principales mencionadas y la disminuida conectividad alternativa recae en que se generen atochamientos en diferentes sectores de acceso a estas vías. Los niveles de congestión se concentran en el sector centro el cual demanda una mayor cantidad de viajes. En este contexto sectores alejados también son identificados como conflictivos en cuanto a los niveles de atochamiento, como por ejemplo el acceso a Ancud, o bien sus conexiones con calles perpendiculares como Las Canteras, condiciones que son percibidas como problemáticas dentro de los estudios complementarios analizados.

Figura 6. Accidentabilidad medios motorizados (Choque o Colisión)

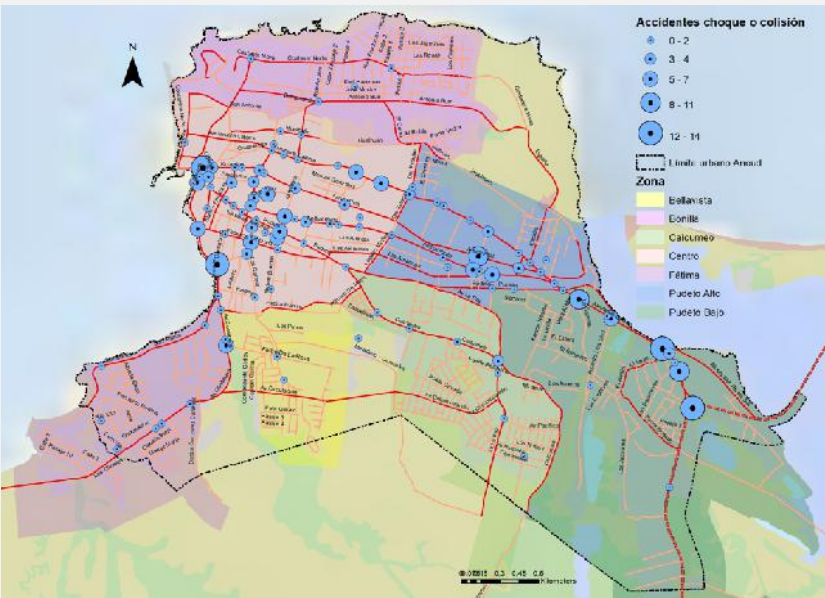
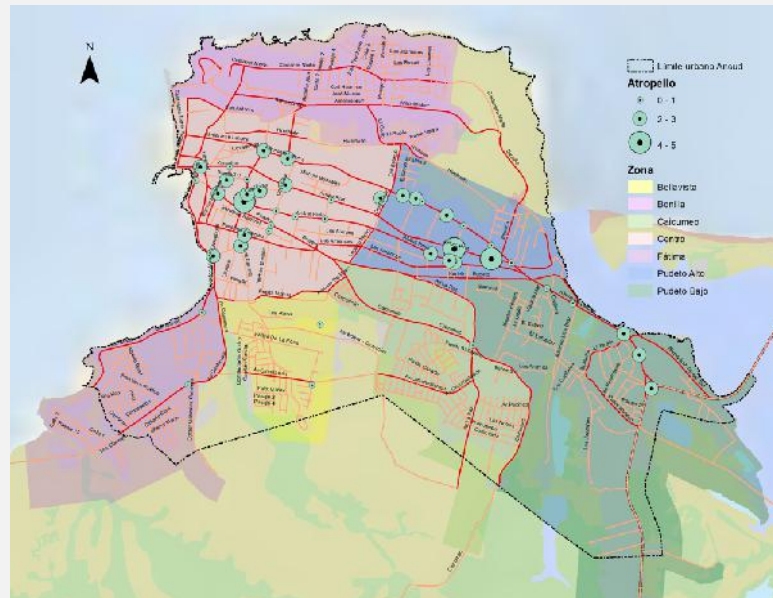


Figura 7. Accidentabilidad con peatones (Atropellos)



Fuente: Elaboración propia en base accidentes registrados por Carabineros entre los años 2014-2017

¹ En comparación con los datos de flujos expuestos en el STU del año 2010.

Sistema de Transporte Público

La oferta de transporte público (la cual se administra por entes privados) se articula generalmente en torno a buses rurales (buses interurbanos), buses urbanos (micros o microbuses), taxi colectivo (con una ruta asignada) y taxi privado. Si bien dentro de las competencias del PIIMEP no se encuentra el sistema de oferta de transporte público propiamente tal, es clave entender su funcionamiento y alcance. En este contexto si bien la oferta de TP no es un elemento en donde el PIIMEP puede influir directamente, la infraestructura de soporte si se encuentra dentro de sus competencias. Para estos fines se analizarán principalmente el funcionamiento actual del sistema de forma de poder evidenciar los desafíos que se consideran relevantes.

A modo general la provincia de Chiloé, de la cual Ancud forma parte, se caracteriza por contener una mayor flota en torno a taxi que a buses en las áreas urbanas, situación que se invierte en el sector rural en donde la gran mayoría recae en buses rurales. Ancud en este contexto presenta una particularidad al no contar con un sistema de buses urbanos en funcionamiento. Si bien con anterioridad al año 2020 concentraba aproximadamente el 27% (19 buses) de la flota de buses, (con un menor promedio de antigüedad frente a Castro y Quellón), este servicio que se concentraba en un solo proveedor fue discontinuado a raíz de los cambios que se generaron durante la pandemia.

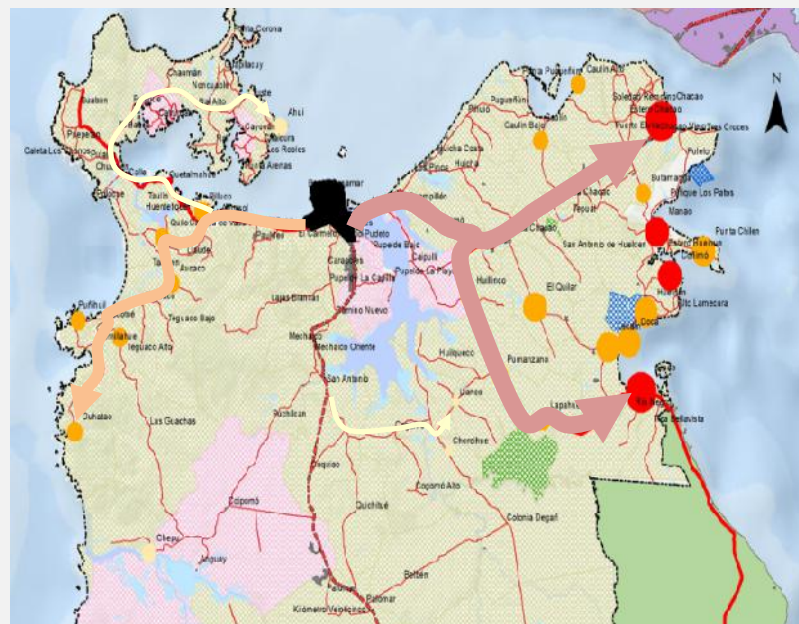
Este contexto particular repercute en una realidad para Ancud diferente de otros centros poblados de la isla con similar envergadura, en donde su sistema de transporte público recae actualmente en taxis colectivos dentro del área urbana, buses rurales para las localidades dentro de la comuna y a buses regionales que conectan con otras ciudades del país. Para este sistema dentro del área urbana se distribuyen 3 terminales, Terminal Municipal (ubicado en el sector de Pudeto Alto), Terminal rural y Terminal Cruz del Sur (ambos ubicados en el macrosector centro).

La condición actual de Ancud de no contar con un sistema de microbuses dentro del área urbana presenta un desafío para la ciudad que recae en una serie de problemáticas actuales para la ciudadanía. Por un lado se encarecen los traslados dentro del área urbana en donde los taxis colectivos presentan un precio elevado para la cotidianidad en su uso. Por otro, desde la perspectiva del espacio público de movilidad la superficie vial necesaria para trasladar a un número menor de personas se incrementa, aumentando también la preferencia por los desplazamientos en medios motorizados individuales.

Frente a la oferta de Transporte Público rural esta presenta frecuencia y horarios determinados para diferentes localidades de la comuna, permitiendo la movilidad intracomunal. Esta se presenta marcadamente con mayor regularidad y opciones hacia el sector oriente de Ancud, hacia las localidades de Chacao y Río Negro (cercano a la comuna de Quemchi). En estos casos la frecuencia aumenta a tres horarios diarios, una salida los sábados como también una tercera opción de lunes a viernes con un horario fijo, según la información publicada por la Ilustre Municipalidad de Ancud.

Hacia el sector poniente las frecuencias y disponibilidad de rutas rurales disminuyen, evidencia posibilidades diarias de salida pero con un solo horario fijo, hacia localidades como Duhatao, Tehuaco, Puñihuil, entre otras. Por último las localidades que presentan una acotada cobertura recaen en Chepu al sur poniente y Ahui al norte (tres veces por semana), junto con Coroihue y Llanco, los cuales presentan una salida semanal.

Figura 8. Representatividad de recorridos y frecuencia dentro de la oferta de buses rurales



La problemática asociada a la confiabilidad y frecuencia del servicio es un tema relevado para la oferta existente para los desplazamientos desde el área rural. Si bien para estos desplazamientos se cuenta con una oferta de buses rurales, se releva como una dificultad los pocos horarios disponibles, lo acotado de los recorridos y la falta de disponible para acceder a sectores turísticos. Estas condiciones se consideran negativas tanto para los desplazamientos cotidianos o obligatorios, como también se releva desde la comunidad como una falencia asociada a la posibilidad de acceder a diferentes oportunidades del área urbana, principalmente asociado a los usuarios más jóvenes (niños, niñas y/o adolescentes). Como complemento a los recorridos de buses rurales y específicamente asociado a los usuarios de menor edad, existen buses de acercamiento para los desplazamientos educacionales.

Si bien la información expresada en la gráfica anterior, cuya fuente recae en los horarios y recorridos disponibles en la página de la Ilustre Municipalidad de Ancud, muestra una mayor frecuencia hacia el sector oriente y específicamente hacia la localidad de Chacao, estos igual se perciben como insuficientes por la comunidad. Se mencionan como uno de los problemas de esta localidad la falta de transporte público accesible y frecuente, como también la baja disponibilidad de conectividad hacia las rutas interiores. Para el caso de Quetalmahue esta condición también se repite, en donde se releva desde la comunidad no sólo la falta de frecuencia y/o disponibilidad de buses públicos hacia Ancud, sino que también Lacuy.

La falta de disponibilidad de servicios y/o recorridos, junto con los altos precios, deriva en el uso de sistemas irregulares de transporte tanto en el área urbana como rural. Esto es mencionado por la comunidad con una mayor necesidad en el horario nocturno, como también asociado a desplazamiento entre el área urbana y rural; de forma complementaria también se visualiza la organización entre vecinos para suplir la oferta de transporte público. En este contexto la necesidad de fomentar y/o recuperar la existencia de un servicio de locomoción colectiva es relevada en aproximadamente un 80% (de un total de 120 respuestas), según los resultados del cuestionario de diagnóstico realizado en esta etapa del estudio.

El sistema de transporte público dentro del área urbana presenta la complejidad de tener una carencia frente a la existencia de microbuses, en donde al tratarse de una oferta discontinuada genera una serie de complicaciones dentro de la infraestructura de soporte y funcionamiento. En este sentido el sistema de taxi colectivos responde a una cultura local que privilegia la cercanía de las paradas y subidas por lo que no se utilizan de manera rigurosa los lugares de detenciones fijos. La red de paraderos actualmente representa una infraestructura subutilizada posible de activar como sistema de refugios frente al clima pero visiblemente no categórica frente al uso actual de taxis colectivos. Los paraderos rurales por otro lado representan la infraestructura de soporte para los trayectos hacia las localidades interiores los cuales se encuentran dispuestos a lo largo de las vías principales de conectividad.

Figura 9. Ejemplos paraderos áreas urbanas y rurales

Ejemplos paraderos urbanos



Ejemplos paraderos rurales



Fuente: Elaboración propia

La infraestructura de soporte para el transporte público se visualiza sin una línea clara y definida de diseño. En este sentido la multiplicidad de tipologías repercute negativamente en la lectura e identidad que se percibe en la comuna. En este contexto en el área rural se ha comenzado a institucionalizar un diseño único de refugios, condición que es bien percibida por la comunidad, situación que podría ser transversal y ser incluido dentro del área urbana, como una oportunidad para generar una identidad ancuditana frente al transporte público.

Complementariamente a la unificación en el diseño de refugios o paraderos del transporte público, la comunidad releva la falta de infografía frente a información turística, como también para las posibilidades de desplazamiento dentro de la comuna. En este sentido los refugios, como también algunos puntos de interés turísticos, se visualizan como lugares óptimos para la disposición de información sobre recorridos, horarios y opciones de acceso a diferentes puntos de la ciudad, datos que se consideran relevantes tanto para los turistas como para los residentes.

El sistema de transporte público dentro del área urbana presenta la complejidad de tener una carencia frente a la existencia de microbuses, en donde al tratarse de una oferta discontinuada genera una serie de complicaciones dentro de la infraestructura de soporte y funcionamiento. En este sentido el sistema de taxi colectivos responde a una cultura local que privilegia la cercanía de las paradas y subidas por lo que no se utilizan de manera rigurosa los lugares de detenciones fijos. La red de paraderos actualmente representa una infraestructura subutilizada posible de activar como sistema de refugios frente al clima pero visiblemente no categórica frente al uso actual de taxis colectivos. Los paraderos rurales por otro lado representan la infraestructura de soporte para los trayectos hacia las localidades interiores los cuales se encuentran dispuestos a lo largo de las vías principales de conectividad.

Paralelamente a lo descrito para el transporte público terrestre, dentro de las características propias de la comuna, la movilidad se ve condicionada por las condiciones marítimas y de transferencia hacia el territorio continental a través del Pargua principalmente, ubicado en la comuna de Calbuco. En este sentido las disponibilidades de transbordadores, lanchas u otras embarcaciones resultan relevantes para los desplazamientos fuera de la Isla. En este contexto se visualiza una oferta de naves estimada de 26 naves mayores, considerando traslado de pasajeros y carga vehicular, en conjunto con 190 naves menores según el Plan de Transporte Público Regional. La entrada por esta vía recae en la localidad de Chacao, condición que se prevé tendrá un cambio significativo al habilitarse la conexión terrestre a través del nuevo puente que esta actualmente en construcción.

La conectividad marítima a escala intracomunal es uno de los aspectos que se visualiza por parte de la comunidad como una oportunidad, tanto para los desplazamientos, como para realizar trayectos turísticos. Se percibe como la posibilidad de que a través de medios acuáticos existiera la posibilidad de conectar diferentes localidades del borde costero como a través de un sistema de transporte público y/o accesible.

Estructuras de viajes

La estructura de movilidad a escala intercomunal está fuertemente determinada por la condición de archipiélago o isla en al cual Ancud se inserta. Si bien existe un componente importante de viajes entre comunas dentro de la isla (principalmente por la atracción de servicios en la ciudad de Castro), las condiciones de intermodalidad hacia el continente resultan relevantes.

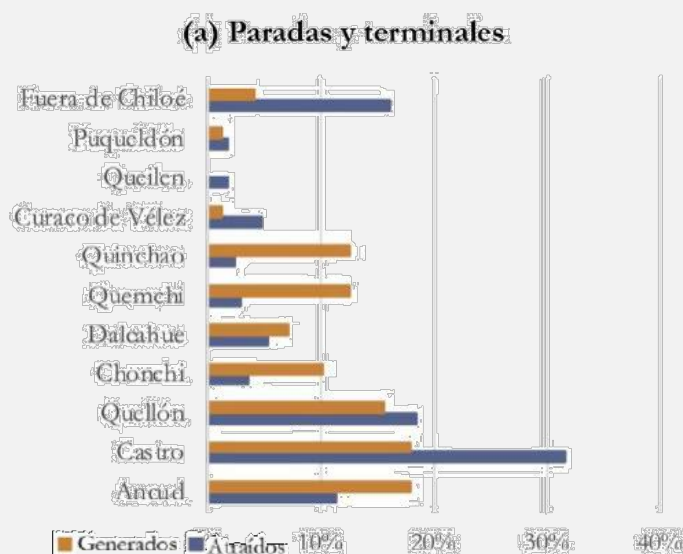
En este contexto los transbordos, tiempos de espera y frecuencia de embarcaciones van moldeando las dinámicas de conexión con el continente, limitando las conexiones en los horarios fijados por los transportistas. Actualmente las conexiones están definidas en horario diurno entre las 6:35 y 23:15 desde Chacao a Pargua, mientras que desde Pargua hacia la isla se estructuran entre las 6:30 y 00:00.

Según los datos extraídos del estudio “Movilidad urbana e interurbana en la Isla Grande de Chiloé: patrones de viaje en ciudades intermedias y de menor tamaño en un contexto de archipiélago”² (Lazo et al, 2024) las ciudades de Quellón, Ancud y Castro concentran la mayor proporción de viajes generados dentro de la isla, mientras que Castro es la unidad urbana con mayor cantidad de viajes atraídos, por sobre el 30% del total, seguida de Quellón con aproximadamente el 20%. De esta forma dentro del contexto intercomunal Ancud juega un rol importante dentro de las demandas de movilización, pero no logra establecerse como un polo de atracción frente a las otras comunas que se articulan en torno a un área urbana de mayor o similar envergadura.

No obstante lo anterior las relaciones en función de los patrones de viaje entre Ancud y Castro son significativas no sólo por la atracción de viajes desde Castro, sino que también en función de los viajes generados en la ciudad, en donde un 24% de los viajes interurbanos son atraídos por la ciudad de Ancud.

Esta condición se da principalmente con los propósitos de trabajo (30%) y trámites (20%), según los datos elaborados dentro del estudio consultado.

Figura 10. Viajes generados y atraídos según usuarios de paradas y terminales de buses



Fuente: Lazo et al., 2024

Dentro del contexto comunal los datos reflejan cierta autonomía funcional dentro de Ancud en donde en promedio los viajes generados se realizan dentro de la comuna en aproximadamente un 85%. Según el estudio abordado los viajes generados por salud se concentran en un 95% dentro de la comuna, seguido por los

² Estudio más reciente frente a la aplicación de encuestas origen destino realizado el año 2019.

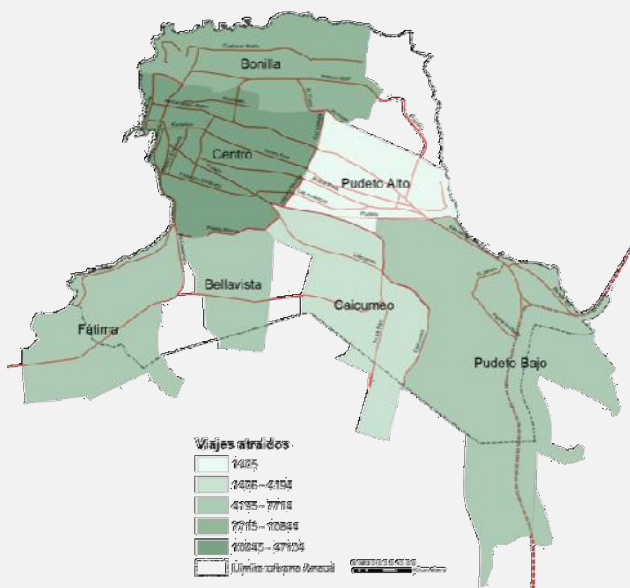
motivos de trabajos, estudios y otros viajes (en torno a un 90%, 81% y 79% respectivamente) (Lazo et al., 2024). Estos patrones de viaje evidencian comparativamente que los servicios u oportunidades que la comuna presenta logra absorber la demanda de viajes diarios obligados (trabajo, educación) en gran medida, pero presenta ciertas desventajas frente a otros centros urbanos en función de los viajes esporádicos como compras, trámites o recreación.

Los patrones de viaje dentro del área urbana responden mayoritariamente a la disposición de servicios, comercio y equipamientos en donde el macrosector Centro, principalmente, y Bonilla, en segundo lugar, concentran de manera importante los viajes atraídos. Esta condición se mantiene en el tiempo como una constante dentro del patrón de viajes de la ciudad en donde tanto la EOD realizada el año 2010 como la encuesta analizada en el 2019 evidencian tendencias similares. Dentro de las tendencias de viajes generados el macrosector sur poniente representa el 23% de los viajes, lo cuales recaen en los sectores de Fátima, Bellavista y Caicumeo (EOD, 2010).

La misma tendencia se visualiza desde el estudio “Medición y análisis de variables de operación y percepción usuaria de servicios de transporte público mayor urbano de las ciudades de Puerto Montt, Osorno y Chiloé” (Gobierno Regional Los Lagos, 2016). La encuesta realizada en dicho informe muestra que el 46% de los viajes son atraídos hacia el macro sector Centro, seguido en un 31% por el sector de Bonilla (zona norte de la comuna).

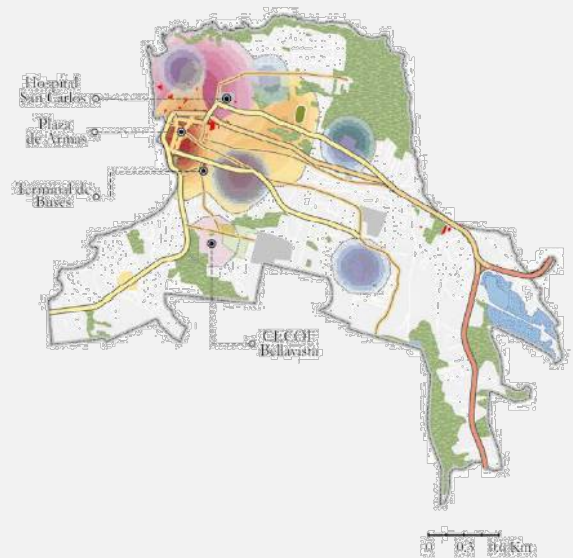
Estos patrones evidencian una fuerte dependencia funcional entre el centro-norte del área urbana y el resto de las zonas residenciales lo cual recae en que sus niveles de accesibilidad se centren en la disponibilidad de vías o conexiones hacia estos sectores principalmente. Esta condición también se articula por la concentración de equipamientos y servicios en contraste con áreas que concentran usos predominantemente residenciales (con tendencia a la monofuncionalidad), condiciones que repercuten en la atracción de viajes, realidad que en área urbana de Ancud se encuentra matizado por la existencia de establecimientos educacionales en los macrosectores Caicumeo o Pudeto Alto, los cuales se visualizan como puntos de atracción fuera de la zona centro norte.

Figura 11. Concentración viajes atraídos, EOD, 2010



Fuente: Elaboración propia en base a EOD, 2010

Figura 12. Concentración de viajes urbanos



Fuente: Lazo et al., 2024

La tasa de motorización ha sido percibida en un continuo aumento por la población, condición que se justifica a raíz de los cambios originados por la pandemia. Los datos disponibles confirman la tendencia percibida en donde de 120.3 vehículos por cada 1.000 habitantes (EOD, 2010) se tiene un total de 626 con los datos para el año 2022. Si bien este último indicador podría estar sobrestimado (al utilizar los datos de población del Censo, 2017), claramente el parque automotriz del área urbana ha aumentado considerablemente, lo cual repercute en las dinámicas de movilidad existente.

Este aumento en la disponibilidad de vehículo motorizada repercute en las opciones modales de la ciudadanía aumentando las probabilidades de realizar los desplazamientos por medios motorizados individuales. Esta condición podría haber repercutido en la disposición de estacionamientos en el macro sector centro, como también en la rentabilidad de este uso de suelo en el macro sector en función de la proliferación de este uso en predios disponibles; características relevadas desde el proceso de participación.

La distribución general de viajes entre medios motorizados y no motorizados muestran una tendencia hacia el uso de medios motorizados levemente mayor con un 58,2%, mientras que en los medios activos esta representatividad recae en un 41,8% (EOD, 2010). En estudios más recientes la caminata representa el 18% del modo de desplazamiento utilizado para los motivos cotidianos obligatorios, mientras que esta opción modal recae en un 28% para viajes con motivo de salud, porcentaje que agrupa las condiciones de Ancud y otras ciudades similares (Lazo et al. 2024).

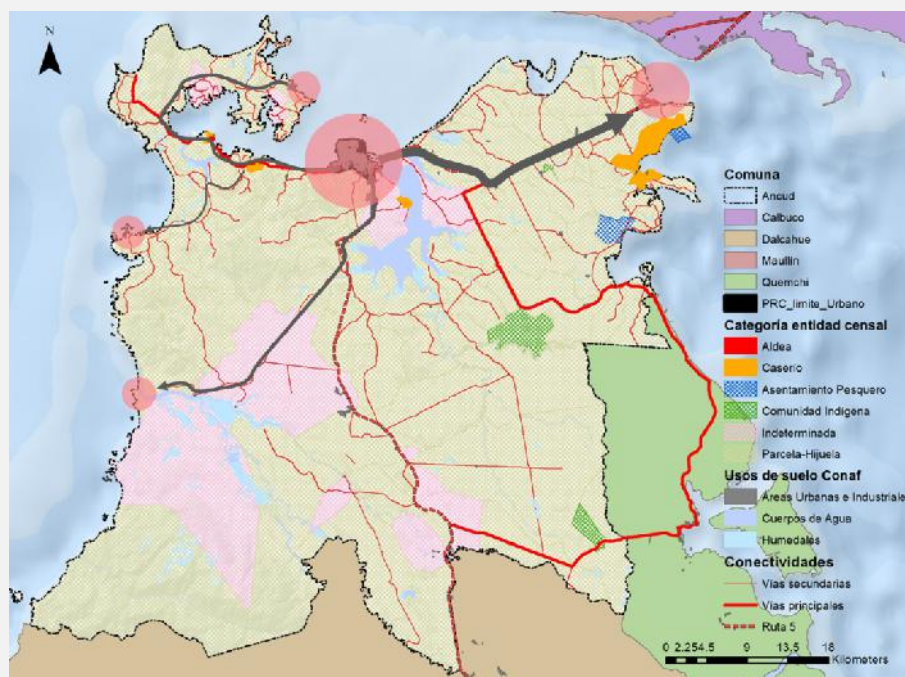
Los viajes en transporte motorizado se dividen entre medios privados y transporte público en donde la división entre ambos según los datos de la EOD, 2010 recaen en una distribución del 60% y 40% respectivamente. Al no contar con un estudio más reciente frente a la distribución modal, considerando que los microbuses urbanos dejaron de estar en funcionamiento con posterioridad a las encuestas utilizadas, no es posible contar con información actual frente a cómo este hecho ha influido en las opciones modales de la ciudadanía.

La estructura de viajes entre los sectores rurales y el área urbana de Ancud si bien no cuenta con información estadística actualizada frente a su estructura de viajes, desde la información relevada durante el proceso de participación de la etapa es posible advertir ciertos sectores que presentan un mayor grado de relevancia.

En este sentido los lugares turísticos o bien recreativos se relevan como visitados con cierta frecuencia desde el área urbana de Ancud. Estos sectores, ejemplificados como la Playa Lechagua, Playa Puñihuil, Península de Lacuy, muelle Anguay, entre otros, recaen en lugares que atraen desplazamiento desde la ciudad tanto de residentes como también de turistas.

La ciudad de Chacao también representa un punto de atracción como punto de salida hacia el continente, el cual no sólo recae en motivos turísticos sino que también asociado a trámites, salud, recreación, entre otras oportunidades fuera de la isla.

Figura 13. Ejemplos de atractores de viajes desde el área urbana hacia localidades rurales



Fuente: Elaboración propia en base a proceso participativo, 2024

Espacio Público de Movilidad (EPM)

El entender las dinámicas de movilidad a nivel general, no solamente recae en conocer el estado y habilitación de diferentes tipos de infraestructura para cada modo de desplazamiento; sino que también es relevante su configuración y relación con los usos existentes dentro del área urbana. La disposición de los diferentes elementos y/o tipologías van definiendo los grados de accesibilidad, posibles conflictos, y/o facilidades frente a la apropiación del espacio y dinámicas de movilidad de las personas. En este sentido la relación de las edificaciones y/o configuración de barrios y usos es clave para entender las facilidades existentes, las cuales finalmente condicionan las preferencias por algún modo de desplazamiento.

Para el caso de Ancud se pueden distinguir tres tipologías generales de EPM:

- **De movilidad externa:** generalmente asociadas al área rural o sectores poco urbanizados, tienen perfiles con baja incorporación de medios activos de desplazamientos y velocidades medias o altas en medios motorizados. Los usos habitacionales, de comercio, equipamiento y/o servicios mantienen una baja relación con el EPM o se localizan de manera aislada y distantes entre sí a través de una división predial de mayor envergadura. Este tipo de EPM se divide entre vías principales (carreteras de acceso entre localidades) y vías interiores (conectoras de localidades con un menor grado de jerarquía).
- **De movilidad interna principal:** son vías de mayor envergadura, estructuran sectores de usos urbanos y tienen diferentes soportes para diversos modos de desplazamientos (caminata y medios motorizados en este caso). A modo general, priorizan los medios motorizados ya que representan las vías principales de flujo y conectividad dentro del área urbana.
- **De movilidad barrial:** vías menores que van conformando los diferentes barrios y/o sectores de la comuna, son numerosas y presentan las mayores variaciones en cuanto a número de vías, disponibilidad de veredas, como también estado de conservación en donde se pueden identificar vías sin pavimentación.

A continuación, se ilustran ejemplos de EPM de movilidad externa:

De movilidad Externa



EPME -A: Representa las vías de mayor jerarquía que estructuran los desplazamientos entre locales o comunas. Presenta variaciones de perfiles en cuanto a la existencia de un bandejón central de menor tamaño o bien edificaciones puntuales en algunos tramos. Se caracteriza por encontrarse pavimentada y permitir desplazamientos a mayor velocidad.



EPME -B: Representa las vías de mayor jerarquía en el sector norte de la comuna las cuales presentan la condición de borde costero. La definición de borde presenta diferentes niveles de consolidación y barreras, también presentando edificaciones puntuales en algunos tramos, asociados a pequeñas localidades o bien construcción en predios aislados.



EPME -C: Representa las vías de menor jerarquía costeras, su definición de borde es menor, siendo colindante a la playa en algunos tramos. Su estado es variado presentando tramos sin pavimentación en algunos casos, lo cual contribuye a circulaciones de menor velocidad.

La configuración del EPM de movilidad externa define el soporte para los desplazamientos dentro del área rural de Ancud, frente al cual se pueden advertir ciertas problemáticas y/o desafíos importantes. Por un lado la falta de iluminación y pavimentación de ciertas rutas se advierte como una debilidad por parte de la comuna, ejemplificada en el tramo Lechagua-Quetalmahue. Los desplazamientos peatonales, por otro, se ven fuertemente desfavorecidos frente a las condiciones existentes en donde a la falta de iluminación se suma la falta de señalética, control de velocidad y espacios exclusivos para un transitar seguro, condición que aumenta la percepción de inseguridad.

La priorización de las disposiciones para los desplazamientos motorizados dentro del área rural también se evidenciada por la falta de condiciones habilitadas para el tránsito en bicicleta, característica también relevada por la comunidad (como por ejemplo en tramo hacia Lechagua, Caulín, Duatao, Pumillahue, entre otros). Esta condición también se advierte en la compatibilidad de usos, en donde la falta de orden frente a la disposición de vehículos en áreas públicas (como playas por ejemplo) dificulta la utilización de espacios públicos. En este contexto se advierte la falta de señalética tanto como para evidenciar nombres de rutas y direcciones, como también frente a la regulación en el uso del espacio existente (velocidad, sitios no autorizados para estacionarse, protección de fauna, entre otras).

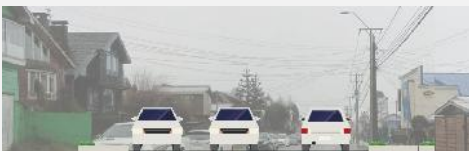
La protección de la fauna y sitios con valor natural también es relevante dentro del uso de EPM en sectores rurales, en donde se visualiza importante compatibilizar las mejoras a las condiciones de pavimentación y conectividad, con el cuidado de los atributos naturales existentes. En este sentido la pavimentación de ciertos tramos se advierte necesario para aumentar la conectividad hacia determinados sectores (Río Chepu por ejemplo), pero esta condición debe ser compatibilizada con medidas que aseguren la protección del medio natural frente a la mayor incorporación de medios motorizados (velocidades y lugares de estacionamientos principalmente).

A continuación se ilustran ejemplos de EPM de movilidad interna principal y barrial, cuyas características y dinámicas se profundizaron en los siguientes apartados:

De movilidad interna principal



EPMIP -A: Corresponde a las vías de mayor jerarquía principalmente asociadas al macro sector Centro. Presentan la particularidad de estar conformado principalmente en torno a predios con usos comerciales o de servicios los cuales tienen la característica de mantener parte del espacio público peatonal con techado. Presenta un perfil que permite el estacionamiento en un costado.



EPMIP -B: Corresponden a vías asociadas al borde costero las cuales presenta diferentes formas de aborda la situación borde. El Paseo Costanera representa el sector con mayor integración hacia el EPM, ubicado al centro del área urbana, mientras que el norte la situación de borde presenta una mayor relación asociadas a las vistas debido a la altura. Al sur del área urbana la definición de borde se establece menos consolidada.



EPMIP -C: Corresponden a vías con similar jerarquía que el caso anterior pero colindantes a predios habitacionales en donde el espacio peatonal no se encuentra siempre definido o buen estado. También permite estacionamiento en un costado de la vía.

EPMIP -D: Representa las vías de mayor representatividad dentro del área urbana. Su perfil permite la disposición de dos pistas y mantiene espacio para los desplazamientos peatonales, el cual no siempre se encuentra en buen estado o definido adecuadamente.

De movilidad interna barrial



EPMIB -A: Corresponde a vías con una menor jerarquía que se articulan principalmente asociadas a barrios residenciales. Su estado es dispar dentro del área urbana presentándose en la mayoría de los casos pavimentada. Si bien presenta espacio para desplazamientos peatonales esta no se encuentra del todo definida en gran parte de las vías.



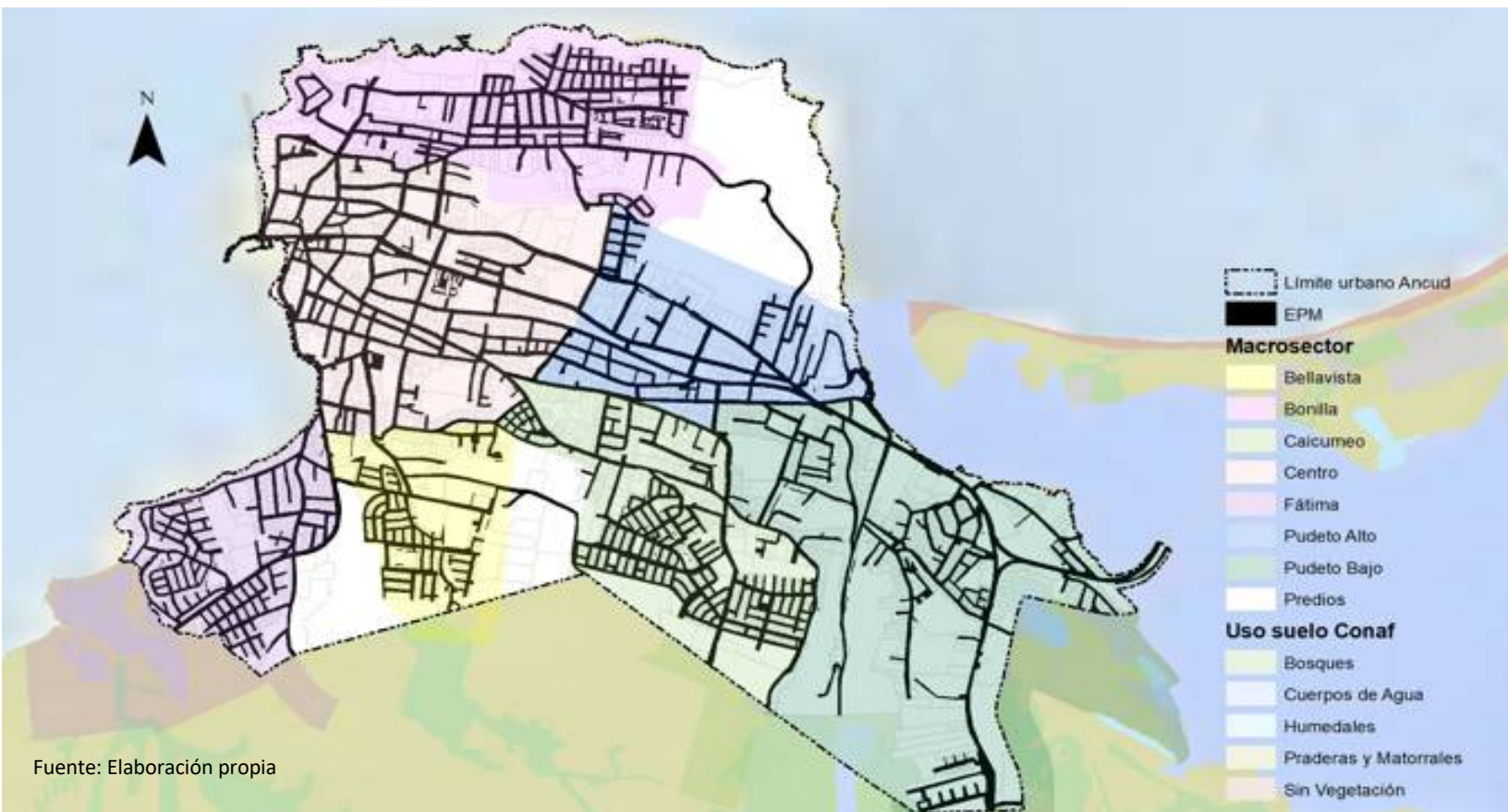
EPMIB -B: Corresponden a vías con similar jerarquía que el caso anterior pero con un menor grado de consolidación. Responde a perfiles con un carácter rural manteniendo usos habitacionales en ciertos casos en las áreas colindantes. No presenta en la mayoría de los casos definidos los desplazamientos peatonales como también la acera presenta menores porcentaje de pavimentación.



EPMIB -C: Representa vías similares al caso anterior en cuanto a sus características y jerarquías pero dispuesta en un perfil de menor envergadura asociado a pasajes de áreas residenciales. El espacio disponible no permite definir espacio para los desplazamientos peatonales individualizados presentando también menores porcentajes de pavimentación en calzadas.

De forma exploratoria dentro de las localidades con un mayor grado de consolidación el EPM (entendido como el espacio disponible entre líneas oficiales) representa el 16% del área urbana de Ancud aproximadamente (16% en el caso de Chacao y 21% en Quetalmahue). Esta disposición varía según macrosector dentro del área urbana, cuya configuración se va articulando de manera diferenciada. La mayor disponibilidad de EPM se concentra en el Macrosector centro, agrupando el 22%, seguido de Pudeto bajo con un 18%; mientras que la menor se dispone en Bellavista y Fátima con un 8% y 10% respectivamente, lo cual se debe principalmente al menor tamaño de estos macrosectores.

Figura 14. Espacio Público de Movilidad Ancud



De manera de relevar relaciones comparativas, la representación de la disponibilidad de espacio para los desplazamientos también se explora en función de la proporción dentro de cada Macrosector. En este ejercicio el Macrosector Centro mantiene la mayor preponderancia de EPM con un 41%, mientras que los sectores de Fátima y Pudeto Bajo mantienen las menores con un 25% en cada caso. Esta primera aproximación a la disponibilidad de EPM permite advertir de forma exploratoria la disponibilidad de vías o conexiones de mayor jerarquía (ancho) como también la disposición de espacios articuladores entre la subdivisión predial existente.

Otra condición particular dentro del EPM de la ciudad de Ancud es su disposición frente al borde costero. A pesar de tener gran parte de su desarrollo en torno a este, el EPM no se articula con una tendencia marcada a reconocer esta condición morfológica, a excepción del macro sector Centro principalmente y Pudeto Bajo y Fátima en menor medida. Esta característica recae en la disposición de predios privados hacia el borde costero por un lado, como también a las pendientes existentes en el sector norte.

En general el ancho total disponible para articular la infraestructura de soporte para los desplazamientos cuenta con medidas limitadas, siendo las con mayor jerarquía del orden de 20 metros (Suroeste Consultores, 2018). Esta condición limita la cantidad de pistas disponibles, condición que se ve agravada con la posibilidad de estacionamientos a uno de los costados de la vía, o bien la utilización de platabandas para este fin, contribuyendo negativamente tanto a los desplazamientos de medios motorizados como también activos.

Otro tema relevante para la disposición de EPM es el clima y la topografía de la ciudad. La evacuación de aguas lluvias genera un problema constante, existiendo sectores con dificultad para su evacuación, condición que no sólo genera anegamiento y dificultad para los desplazamientos, sino que también repercute en el estado y necesidad de mantención de la infraestructura de soporte para los diferentes desplazamientos.

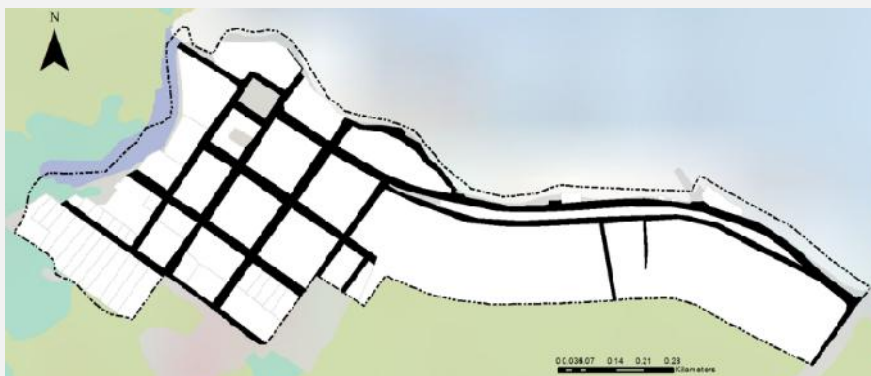
Las localidades de Chacao y Quetalmahue presentan una disposición de EPM con un nivel de complejidad menor dada su envergadura. En el primer caso, este se articula de forma ortogonal en torno a la plaza central, mientras que en el segundo caso los desplazamientos se centran una única vía principal en torno a la cual se dispone la localidad.

Chacao presenta una mayor relación con su borde costero, manteniendo su vía principal en torno a este, complementando las circulaciones por medio motorizados con la posibilidad de recorrer el sector peatonalmente (paseo costero). Quetalmahue por otro lado, dispone de un EPM hacia el interior el cual remata en el sector costero, el cual no cuenta con una definición clara de infraestructura que soporte los desplazamientos y/o permanencia.

Figura 15. EPM dentro de la localidad de Quetalmahue



Figura 16. EPM dentro de la localidad de Chacao



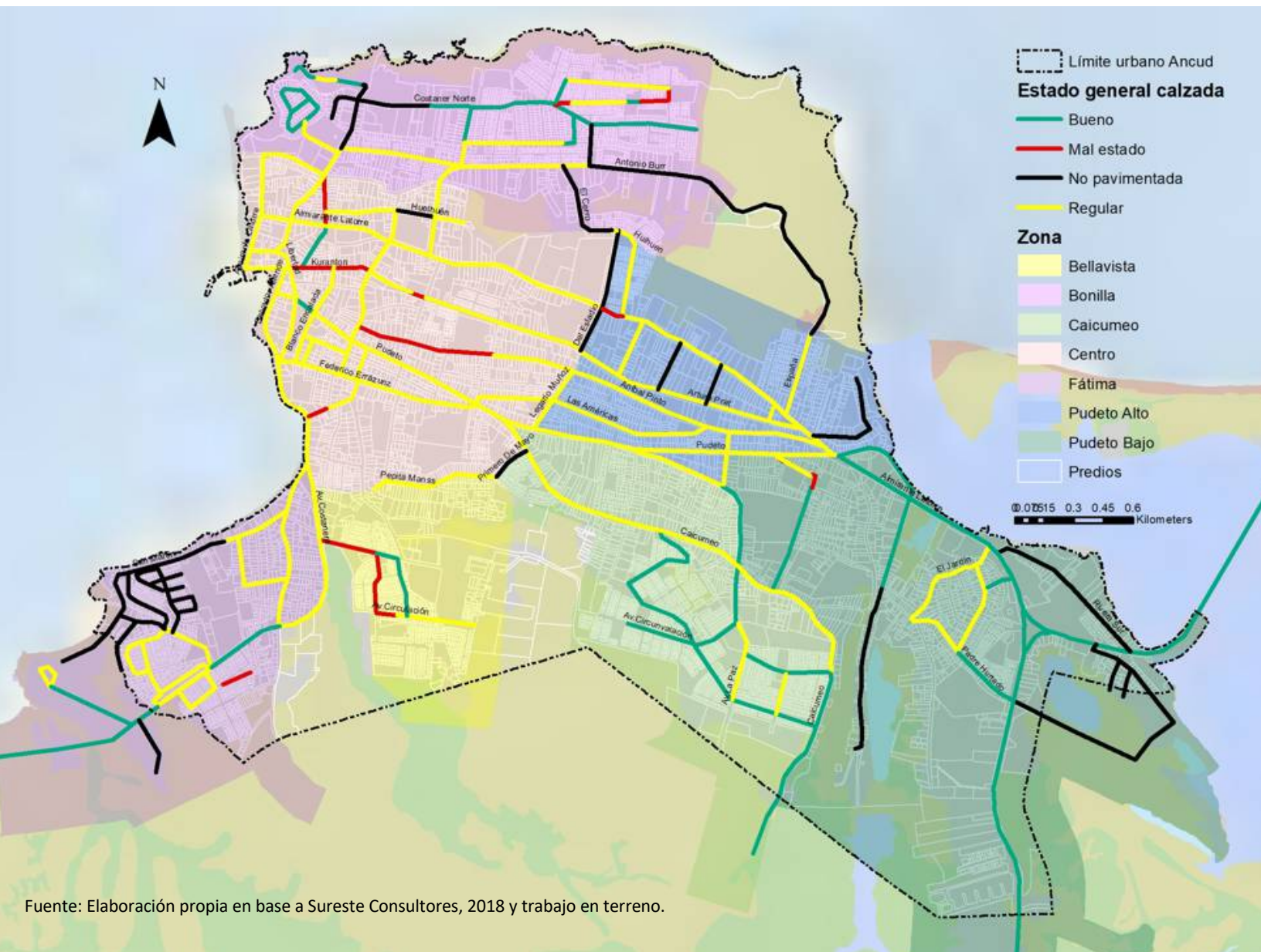
Fuente: Elaboración propia

Caracterización del EPM para medios motorizados

El soporte para los medios motorizados en general se presenta en estado regular dentro del área urbana de Ancud, mostrando un mayor grado de consolidación en el sector centro oriente y menor grados de pavimentación hacia los sectores Periféricos de Fátima y Pudeto Bajo. Los nuevos desarrollos habitacionales evidencian un buen estado de conservación en general frente a la definición de calzadas, condición que se atribuye a su reciente ejecución, ya que en general el estado se ve deteriorado con las condiciones climáticas y los bajos niveles de mantención.

Dentro del trabajo exploratorio realizado por Suroeste Consultores, 2018 y complementado con el trabajo realizado en terreno para el presente estudio, la representatividad de las vías en buen estado recae en aproximadamente un 31%, (condición referida a la totalidad de vías catastradas incluyendo una parte de todos los macrosector, pero no abordando la totalidad de las vías existentes). Por otro lado las en mal estado o no pavimentadas agrupan un 25%, mientras que como se mencionó anterioridad el estado regular concentra la gran mayoría con un 44%.

Figura 17. Estado calzada área urbana Ancud



estacionamiento, la compatibilidad de virajes en relación a la disponibilidad de estacionamiento laterales, sectores de congestión y accidentabilidad, falta de señalética, entre otros, condiciones que se abordaran en mayor detalle en el siguiente apartado.

Las localidades de Chacao y Quetalmahue presentan en general bajos niveles de pavimentación para los desplazamientos en medios motorizados. La vía principal articuladora en ambos casos, se definen en buenas condiciones generales. Las vías interiores o secundarias en ambos casos no se encuentran pavimentadas.

Estas condiciones son relavadas por la comunidad en donde señalan la necesidad de mayor conexión y de mejorar las rutas internas, las cuales presentan un gran nivel de deterioro y dificultan los desplazamientos en la localidad de Chacao. A estas percepciones se suma la falta de señalética para el ordenamiento de los desplazamientos vehiculares. Los accesos a la localidad de Chachao también se relevan en mal estado, resalta la ruta W-135 y Ruta 5, evidencia una necesidad de mejora.

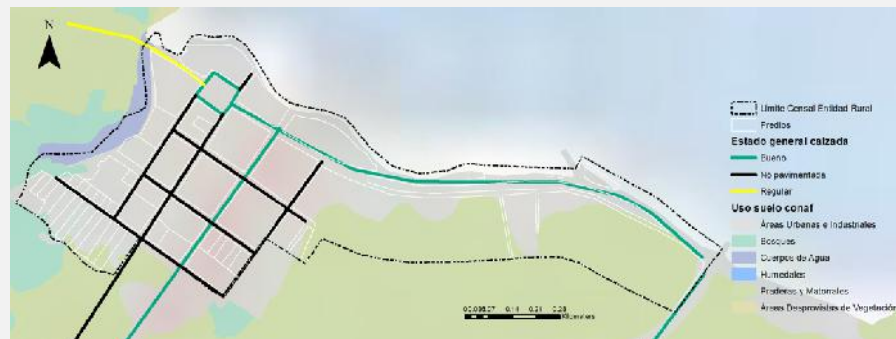
Para el caso de la localidad de Quetalmahue se relevan desde la comunidad la necesidad de mejoras en la señalética y control de velocidad. Esta condición se comenta necesaria de complementar con el rol de la localidad como entrada a la Península de Lacuy; actualmente considerada un sector de paso para acceder a diferentes puntos turísticos del nor poniente de la comuna; en donde la velocidad de los desplazamientos vehiculares se visualiza como un problema frente a la seguridad de la localidad.

En ambos casos se visualiza un mejor estado de las vías principales permitiendo transitar en medio motorizados adecuadamente, manteniendo bajos niveles de pavimentación en las vías interiores y presentando la necesidad de mejorar las condiciones de señalética y seguridad frente a los cruces existentes, condiciones que se abordaran con mayor profundidad en los siguientes apartados.

Figura 18. Estado vías dentro de la localidad de Quetalmahue



Figura 19. Estado vías dentro de la localidad de Chacao



Fuente: Elaboración propia

Caracterización del EPM para medios activos

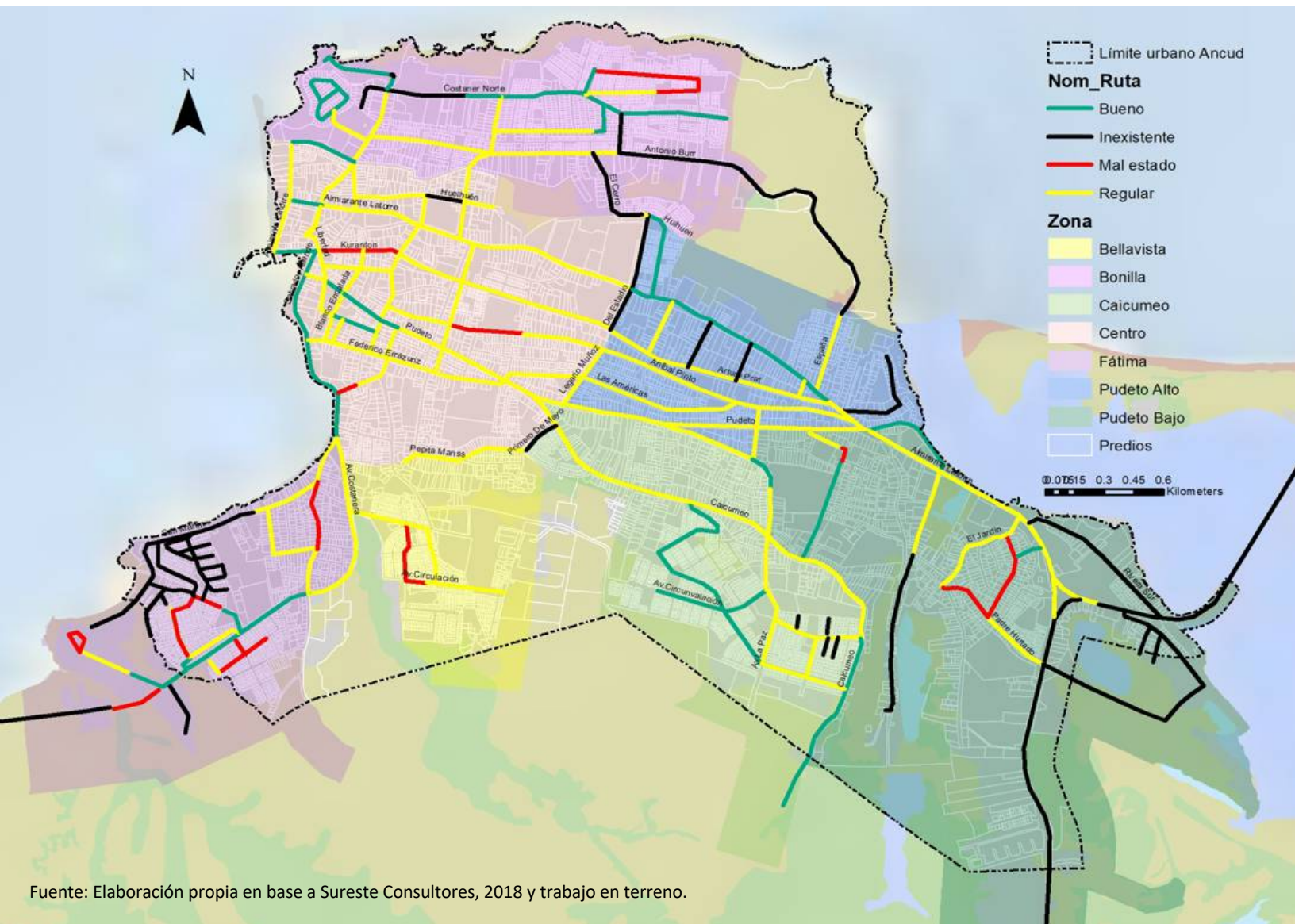
El soporte para los medios activos en general se presenta de manera insuficiente dentro del área urbana de Ancyud, mostrando notoriamente un mejor estándar en el macrosector centro asociado a los desplazamientos peatonales. Dentro del trabajo exploratorio realizado por Suroeste Consultores, 2018 y complementado con el trabajo realizado en terreno para el presente estudio, la representatividad de las veredas en buen estado

recae en aproximadamente un 17%, muy por debajo de la representación de las calzadas en buen estado. Por otro lado las en mal estado o inexistentes agrupan un 40%, mientras que el estado regular sigue siendo el más representativo al igual que en el caso de las calzadas con un 43%.

Este ejercicio exploratorio permite advertir lo planteado anteriormente en donde las condiciones de soporte para los desplazamientos peatonales se encuentran en un mayor estado de insuficiencia frente a la realidad de las calzadas. A esta condición se le suman ciertos atributos o condiciones que contribuyen negativamente a su utilización como la disposición de postes, insuficiencia de espacio disponible para la materialización de veredas, inexistencia de rebaje o accesibilidad en cruces, utilización de estacionamientos en platabanda, entre otros, condiciones que se abordaran en mayor detalle en el siguiente apartado.

Al igual que en la caracterización del EPM para desplazamientos motorizados las mayores insuficiencias en infraestructura de soporte para medios activos recaen en los macrosectores de Fátima y Pudeto Bajo, en donde a diferencia del caso anterior, sus definiciones en los nuevos desarrollos habitacionales, no se ha consolidado con el mismo grado de priorización. En este sentido es común la presencia de pasajes pequeños en los cuales no se dispone de espacio para estos desplazamientos o bien la vereda no se ha consolidado a diferencia de la calzada.

Figura 20. Estado veredas área urbana Ancud



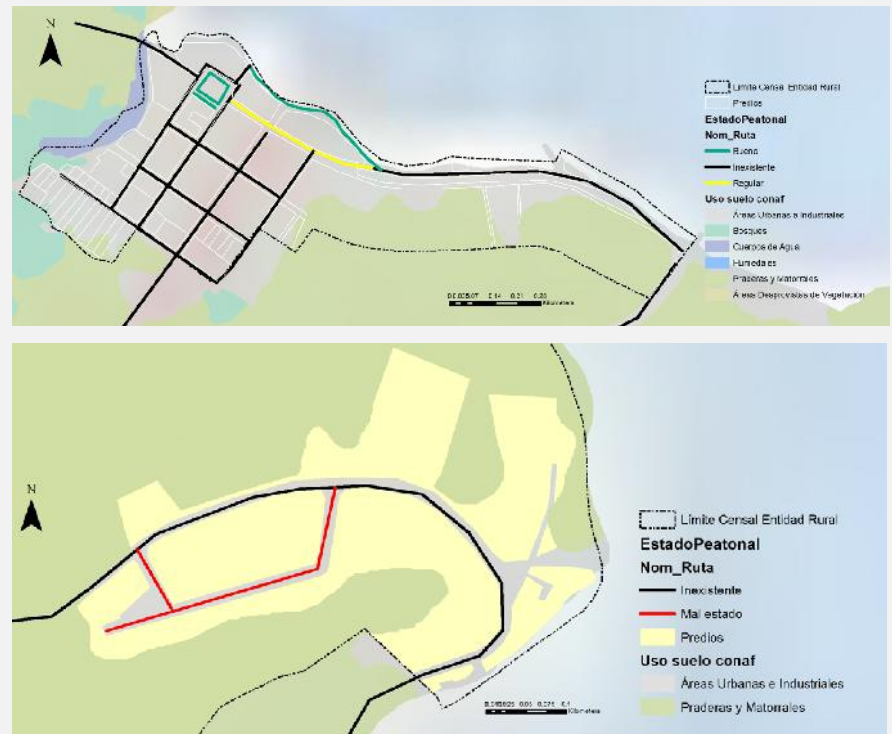
Fuente: Elaboración propia en base a Sureste Consultores, 2018 y trabajo en terreno.

Figura 22. EPM dentro de la localidad de Quetalmahue

Las vías interiores difieren levemente en ambas localidades, en donde Quetalmahue presenta cierta infraestructura de soporte para los desplazamientos pero en mal estado, mientras que Chacao presenta niveles óptimos solo asociados a las circulaciones de EE.PP. en el sector costero.

La falta de infraestructura peatonal en el sector rural es una temática relevada desde la comunidad donde se menciona la falta de infraestructura segura para los desplazamientos peatonales. En este sentido la envergadura de las localidades de Chacao y Quetalmahue se releva como una oportunidad para potenciar los desplazamientos peatones a través de generar infraestructura adecuada y segura.

En la localidad de Quetalmahue se releva la necesidad de mejorar la infraestructura de soporte para desplazarse peatonalmente principalmente en el tramo que conecta la capilla con el cementerio.



Fuente: Elaboración propia

Los ciclos por otro lado no presentan una infraestructura de soporte definida, existiendo un tramo acotado de ciclovía asociada a usos recreativos. En este contexto no existen vías que contribuyan al fomento de los desplazamientos en bicicletas para la movilización interna entre diferentes actividades, condición que se asocia a la topografía existente como también al limitado espacio entre líneas oficiales con el cual se estructura el EPM de la ciudad. No obstante lo anterior el uso de la bicicleta se considera posible de implementar dentro de las conexiones entre localidades rurales, en donde se encuentra como idea conectar a través de una ciclovía en torno a las conexiones entre Ancud y Chacao, dentro de las intenciones de la Ilustre Municipalidad de Ancud.

La falta de infraestructura para ciclos es una temática relevada desde la comuna en donde cerca del 94% de las personas que participaron en el cuestionario de diagnóstico señalan que consideran importante fomentarla como medio de desplazamiento; mientras que dentro de las instancias participativas se releva la utilización de la bicicleta como medio de transporte en sectores como Chacao y Quetalmahue actualmente, con pocas seguridades frente a la convivencia vial. En este contexto se menciona la oportunidad de conectar diferentes puntos turísticos a través de la bicicleta, priorizando sectores rurales como Chacao (en donde también se presenta la necesidad de rutas internas y lugares de estacionamiento para bicicletas), Quetalmahue, Caulín, entre otros; como también potenciar la accesibilidad de ciertos lugares dentro del área urbana de Ancud a través de infraestructura de soporte para ciclos, como por ejemplo generar una ruta bordeando la zona costera (conectar Pudeto Bajo, Cerro Huaihue, San Antonio, conectando el tramo existente de Avda. Costanera y continuar hasta camino Lechagua).

Problemáticas dentro del EPM y complementariedad entre modos

Las problemáticas dentro del EPM recaen en reconocer y advertir aquellos aspectos claves dentro de las dinámicas de desplazamientos que permitan advertir brechas, falencias o incompatibilidades entre los diferentes modos y su infraestructura de soporte.

Dentro de las temáticas de la comuna que cobran relevancia frente a las problemáticas existentes en el EPM, se encuentra los bajos niveles de definición de vías sumado al anegamiento por acumulación de agua superficial. Esta condición repercute negativamente tanto en los desplazamientos motorizados como también en los peatonales. La insuficiencia frente a la pavimentación de rutas, evidenciada tanto en el área urbana como en las localidades de Chacao y Quetalmahue, conlleva una serie de problemática asociadas a las dificultades de desplazamientos peatonales y motorizados por separado, pero también repercute en la compatibilidad entre ambos. Al no contar con la disposición de una infraestructura de soporte que defina o regule ambas circulaciones los límites u ordenamiento entre ambos no se distingue de manera clara para los usuarios, repercutiendo negativamente en los usos de las vías.

Esta condición se percibe agravada por las condiciones climáticas de la ciudad y los problemas de drenaje existente en ciertos sectores en donde las condiciones de acumulación de agua superficial contribuyendo en mayor medida a disminuir las experiencias positivas de desplazamiento en medios motorizados y en mayor medida en los peatonales. Esta condición no sólo repercute negativamente en las vías no pavimentadas, sino que también en las zonas con una definición clara del uso del EPM, condiciona la durabilidad y calidad de la infraestructura de soporte existente. Este contexto conlleva al deterioro tanto de la calzada propiamente tal, como de las veredas, disminuyendo su vida útil y aumentando la necesidad de mantenciones periódicas.

Figura 23. Ejemplos de vías no pavimentadas y acumulación de agua superficial



Fuente: Elaboración propia

Los niveles de accidentabilidad también permiten evidenciar ciertas complicaciones y/o incompatibilidades que repercuten en la experiencia de desplazamiento de los usuarios del EPM. Dentro del área urbana de Ancud según los antecedentes recabados por Suroeste Consultores, 2018 se tienen registros de los niveles de accidentabilidad clasificados por tipo, anualidad y gravedad. Dentro de las tendencias generales expuestas la cantidad de accidentes ha disminuido entre los años 2015 y 2017 en un 40% disminuyendo desde 274 a 195. La tipología de accidente más recurrente recae en colisión (entre dos objetos móviles) cuya representación

dentro del total ha disminuido desde un 49% o un 31%. La segunda mayoría recae en choque (contra un elemento estático) la cual ha aumentado entre un 25% a un 40% de representatividad.

Asociada a la complementariedad de modos los accidentes que involucran a peatones o ciclistas recaen en 31 en el año 2017, lo cual muestra una disminución de 40% frente a los evidenciados en el año 2015. La cantidad de accidentes en donde se involucra algún usuario asociado a los medios activos recae en un rango entre 20%-24% según las tendencias en los años analizados. Territorialmente la mayor recurrencia de accidentes se visualiza en las calles con un mayor tránsito y velocidad, específicamente en el acceso al área urbana de Ancud, continuación de Ruta 5, Aníbal Pinto, Arturo Pratt y Avda. Costanera.

Si bien la velocidad es una preocupación constante dentro de las temáticas relevadas por la comunidad, la seguridad también es visibilizada como un elemento a mejorar en función de mejorar la demarcación y elementos de seguridad en cruces peatonales. Se menciona la falta de mantenimiento en cruces de cebra como también la posible incorporación de elementos que aumenten la seguridad en los peatones. En este sentido también es importante relevar la percepción de falta de señalética adecuada, tanto para mejorar la convivencia vial como también como fomento al aumentar las facilidades de desplazamientos asociadas al turismo; condiciones no sólo percibidas para el área urbana de Ancud sino que también para las localidades rurales como Chacao o Quetalmahue.

Una tercera temática relevante transversalmente dentro del área urbana de Ancud recae en la disposición de estacionamiento como soporte complementario a los desplazamientos motorizados. Las externalidades negativas de la baja regulación y orden en la disposición de estacionamientos repercuten tanto en los flujos vehiculares como en los desplazamientos peatonales. De los tipos evidenciados dentro del área de estudio se encuentran los formales en acera y calzada, informales en acera y calzada y los predios con usos de estacionamiento que han comenzado a visualizarse en el macrosector centro.

Si bien esta temática se encuentra con mayor grado de formalidad en el sector centro, la disposición de usos de estacionamientos informales se distribuye en los diferentes macrosectores. Las consecuencias negativas recaen en la utilización de una pista para este fin (tanto formales como informales), disminuyendo la capacidad de la vía, la interrupción del tránsito peatonal al utilizar espacio de la platabanda y vereda, como también la disposición de automóviles en áreas residenciales con poca definición en su EPM. Esta última presenta un mayor grado de complejidad frente a una posible solución dado que los predios habitacionales no cuentan con espacio interior disponible en algunos casos para uso de estacionamiento, como también al presentarse en vías con un ancho acotado, presentando mayores complicaciones para las circulaciones.

Figura 24. Ejemplos de usos de estacionamientos



Fuente: Elaboración propia

La problemática asociada a la disponibilidad y ordenamiento de los estacionamientos no sólo se presenta en el área urbana de Ancud, ya que a través del proceso participativo también fue relevado como un problema en el uso de ciertas playas (Puñihuil por ejemplo) como también en sectores turísticos (Cachao por ejemplo).

La accesibilidad universal también es una temática importante de relevar dentro del presente estudio. Si bien esta se visibiliza en mayor medida asociada a los desplazamientos peatonales resulta relevante advertir sus principales problemáticas o desafíos no solamente como una opción modal aislada, sino que también como medio complementario para el acceso a otras opciones modales.

En este sentido no sólo la no definición de la infraestructura de soporte es relevante (como se abordó anteriormente) sino que también las disposiciones y el diseño de ésta repercute en la preferencia y en la posibilidad de transitar peatonalmente de manera óptima. En este contexto Ancud presenta el desafío no sólo de lograr articular su infraestructura de soporte peatonal en cuánto a su definición propiamente tal sino que la topografía es un factor relevante que no siempre contribuye a generar facilidades asociadas a personas con movilidad reducida.

Dentro de las condiciones más recurrente en la comuna que repercuten negativamente en la accesibilidad tanto para transitar peatonalmente se encuentra la disposición de elementos que obstaculizan las circulaciones, infraestructura asociada a acceder a niveles superiores en la topografía sin condiciones de accesibilidad universal (o bien en condiciones de peligrosidad según lo relevado desde las instancias de participación), niveles de señalética insuficientes como también la disposición de elementos de intercambio modal dispuesto de manera aislada, sin considerar las formas de acceso que permiten la utilización del mismo.

Figura 25. Ejemplos condiciones de accesibilidad peatonal



Fuente: Elaboración propia

Por último elementos mencionados dentro del proceso participativo, que repercuten negativamente en los desplazamientos peatonales que no se encuentran abordados en los ejemplos anteriores, se encuentran el consumo de alcohol en ciertos sectores, la falta de iluminación en ciertos tramos transitados, personas en situación de calle que utilizan parte de la infraestructura de soporte para los desplazamientos (escaleras o refugios por ejemplos), como también la presencia de perros callejeros; condiciones que son relevadas como disuasores frente a la opción modal de la caminata.

Los diferentes aspectos enunciados sumados a aspectos relevantes en cada caso serán abordados en detalle dentro del área urbana de Ancud por Macrosector de forma de poder visualizar inequidades dentro del territorio comunal, como también abordarlos desde una escala que permita un mayor entendiendo sobre sus interrelaciones y espacialización.

I. MACROSECTOR CENTRO:

El macrosector concentra mayoritariamente los servicios y equipamientos a escala comunal se abordó en el primer capítulo del presente informe. Representa la zona en donde se concentran los mayores flujos peatonales y de medio motorizados en torno a las rutas Aníbal Pinto, Almirante Latorre, Pudeto y Arturo Pratt. El sector se articula en torno a las vías mencionadas en donde se dispone la plaza de armas, Ilustre Municipalidad de Ancud, oficinas provinciales, entre otras actividades urbanas. Al flujo comunal existente se le debe sumar en esta zona las circulaciones asociadas a los turistas, como actividad económica relevante pero también representante el nodo de articulación para esta actividad.

Su EPM en general se estructura de forma desarticulada, pero manteniendo niveles de conectividad adecuados en torno a la disponibilidad de conectividades oriente-poniente y sur-norte. No obstante lo anterior, ese sector representa la mayor presencialidad de accidentes, en donde destacan los cruces Arturo-Pratt con Salvador Allende, Cavada-Salvador Allende y Errazuriz-Mocopoli. Si bien este sector presenta una mayor presencia de vías transversales (norte-sur) es en ellas y principalmente en sus accesos hacia las vías longitudinales (oriente-poniente) en donde se visualiza la mayor continuidad de accidentes, en donde resaltan las vías Goycolea y Pedro Montt. Las tipologías más frecuentes recaen en colisiones, choques y atropellos.

Este macrosector presenta la particularidad de disponer de un EPM con mayor grado de consolidación (con porcentajes de pavimentación en torno al 100%), como también mantener una mayor relación mayor entre los usos de suelo adyacentes y su impacto en el EMP. En este sentido el macrosector destaca por la disposición de aleros introducidos en el EPM, lo cual permite generar zonas de refugio integradas que contribuyen a mejorar las experiencias de desplazamiento frente condiciones climáticas recurrentes en la ciudad. Esta condición se releva como una característica a potenciar dentro del macrosector según lo comentado por la comunidad en el proceso participativo.

Otra característica particular es la mayor definición de condiciones de accesibilidad universal dentro de la infraestructura de soporte para los desplazamientos peatonales. Si bien las aceras presentan estado de conservación variables, principalmente asociado al deterioro por condiciones climáticas, disponen de elementos de diseño conducente a posibilitar el tránsito de personas con movilidad reducida, incluyendo pavimentos podó táctiles, rebajes de solera, entre otros.

En este contexto cabe resaltar que la disposición de elementos de resguardo para los desplazamientos peatonales existentes se visualiza con mayores grados de consolidación en el diseño de la vereda propiamente tal, condición que no se evidencia articulada con las demarcaciones y disposición de elementos de resguardo dispuestos para los cruces. En este sentido resalta la disponibilidad de un mejor estándar para las circulaciones peatonales que no se encuentra compatibilizado con los medios de desplazamientos motorizados. Esta falta de compatibilidad con los medios motorizados es relevada dentro del proceso participativo específicamente asociado a los pasos de cebra que dan acceso al Paseo Costanera, Liceo, consultorio y estadio.

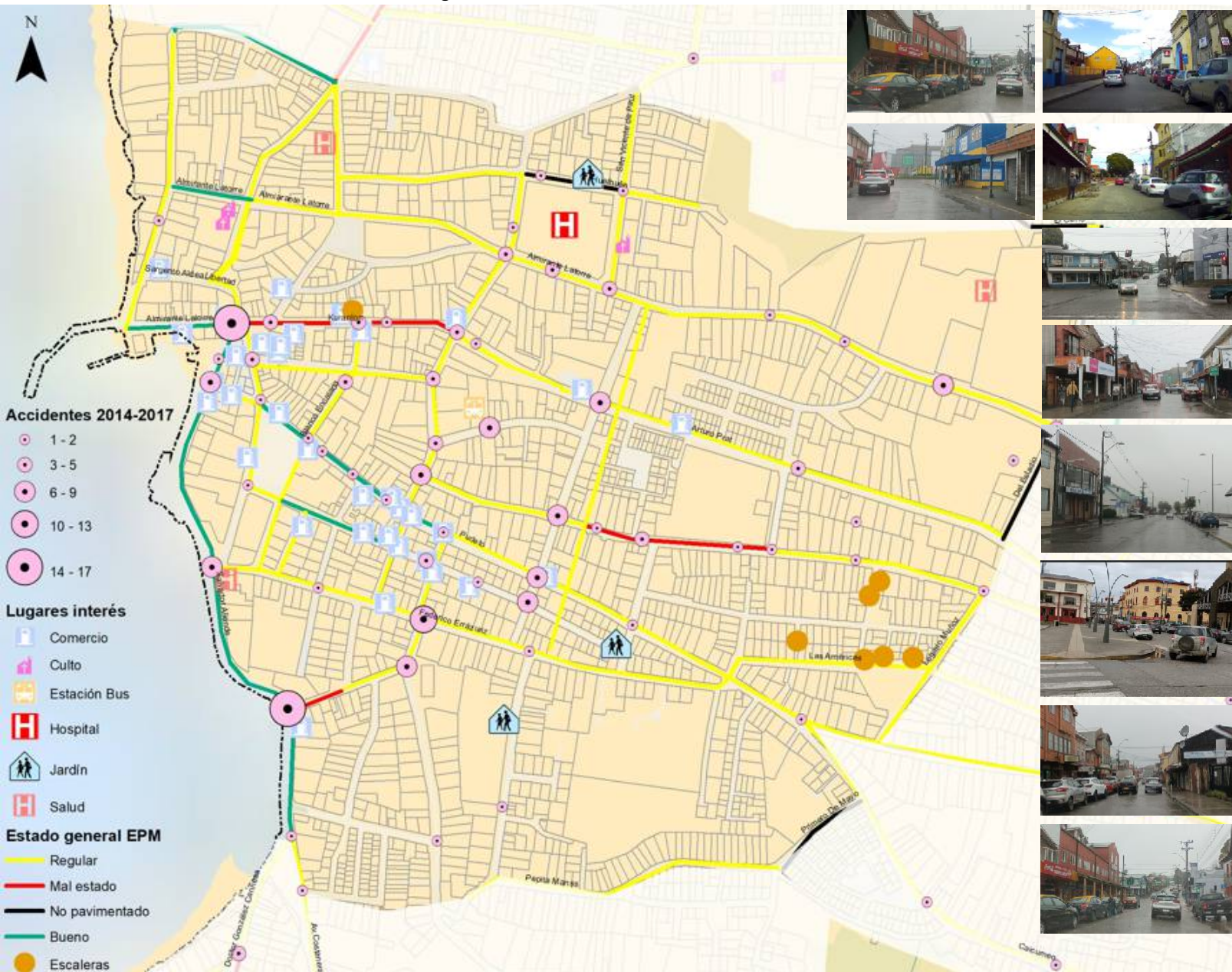
Esta condición se advierte no sólo asociada a los desplazamientos sino que también en la infraestructura de soporte complementarios a los viajes motorizados en donde la problemática de estacionamiento se ve acrecentada. Esta condición recae tanto en una mayor demanda por parte de los usuarios, con una condición de formalidad existente, la baja restricción al estacionamiento en la calzada, como también en la proliferación de usos de predios con este fin. Estos no siempre cuentan con las disposiciones de diseño adecuadas, no existiendo rebaje y reforzamiento para las veredas en algunos casos, condición que contribuye al deterioro de estas y a posibles incompatibilidades en desmedro de las circulaciones peatonales.

Dentro del macrosector un ejemplo de la incompatibilidad entre modos de desplazamiento recae en las circulaciones en torno al hospital, en donde los accidentes registrados enmarcan todo el cuadrante. En este sentido es uno de los sectores en donde destaca la mayor cantidad de atropellos (5), en donde la accesibilidad resulta compleja de ser articulada en función de las entradas y salidas del hospital, sumado a una insuficiente señalización y demarcaciones que contribuyan asegurar la seguridad para los desplazamientos del sector.

En cuanto a la disposición de infraestructura de soporte para el transporte público este sector presenta la complejidad de contar con anchos de veredas estrechos para los desplazamientos peatonales, en donde la disponibilidad de refugios para el TP se asocia de manera más recurrente a señalética puntual. En este contexto al no contar con transporte público asociado a microbuses urbanos la fila de espera de colectivos en detención también contribuye negativamente a la capacidad de circulación de los medios motorizados.

El macrosector centro también presenta el potencial de poder contar con una mayor y mejor disposición de ciclovías, según lo señalado por parte de la comunidad, indicando además la necesidad de mejorar las demarcaciones en la senda recreativa existente. Por otro lado el macrosector también presenta la característica de complementar las circulaciones peatonales a través de escaleras que contribuyen a salvar las diferencias de nivel existentes.

Figura 26. Condiciones EPM macrosector Centro

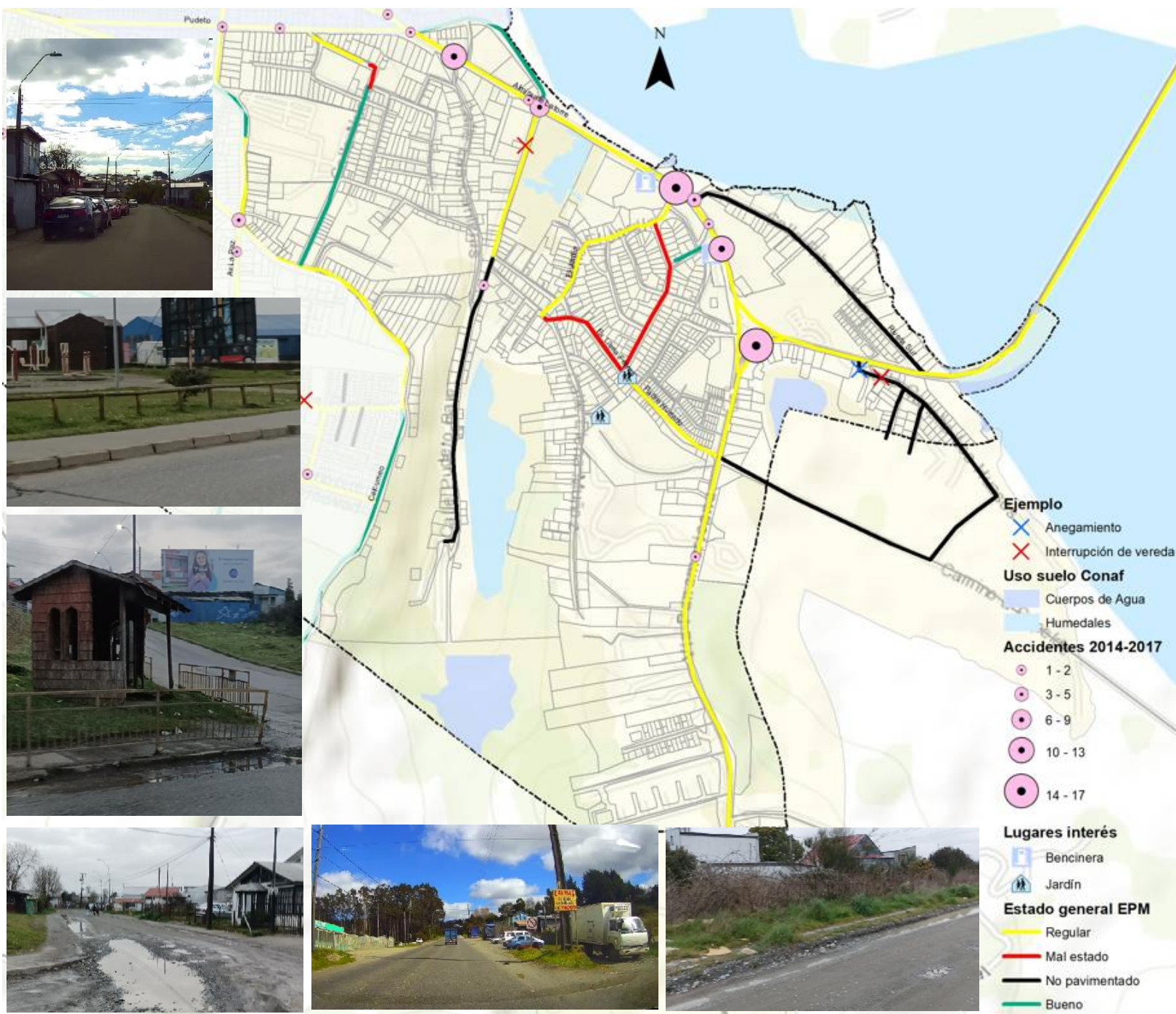


II. PUDETO BAJO:

El macrosector Pudeto Bajo responde a la entrada de la ciudad y mantiene la conectividad a través de la Ruta 5, como vía de mayor jerarquía dentro de la comuna. Esta condición la sitúa como punto de acceso en donde una de sus mayores complejidades en cuanto a la configuración de su EPM responde precisamente a la alta demanda vehicular que tiene su vía principal Aníbal Pinto. Esta condición recae en una fuerte representatividad frente a la cantidad de accidentes en la ciudad, en donde el nodo de conexión de Aníbal Pinto con la Ruta 5 como también a lo largo de la vía como por ejemplo las intersecciones con la vía El Jardín, Ricardo Licas Diez o Pudeto presentan un gran número de accidentes en los últimos años.

Esta condición se suma a los bajos niveles de definición del EPM en el macrosector, en este sentido es una de las zonas de la ciudad que presenta bajos niveles de infraestructura de soporte para los desplazamientos tanto vehiculares como peatonales.

Figura 27. Condiciones EPM macrosector Pudeto Bajo



En Pudeto Bajo existe una gran cantidad de vías que no cuentan con pavimentación, como también sus niveles de conectividad están determinados únicamente por la ruta Aníbal Pinto, condiciones que complejizan una articulación adecuada de su EPM. Los bajos niveles de conectividad, desde los estudios analizados, presentan la propuesta de ser mejorados a través de una segunda conexión con la Ruta 5, en donde la actualización del PRC propuesta en el año 2014, proponía la continuidad de las vías Elena Muñoz, los Jazmines y EL Esfuerzo como ruta complementaria a Aníbal Pinto.

Los bajos niveles de consolidación del EPM (sobre todo asociados a los desplazamientos peatonales) son relevados por la comunidad dentro del proceso participativo en donde señalan la falta de señalética adecuada en cruces que se consideran peligros (acceso a la ciudad), cruces que no cuentan con la visibilidad adecuada para el tránsito peatonal.

Dentro de las características de la configuración predial en el macrosector, el porcentaje de asentamientos y usos irregulares es mayor que en otros sectores de la ciudad, lo cual también dificulta la definición de su EPM. En este sentido la informalidad en la utilización de sus predios también se presenta como un desafío para la ciudad, no sólo en torno a mejorar las condiciones del EPM existentes sino que también frente al atractivo y cuidado visual y medioambiental que conlleva la entrada a Ancud (en función de los humedales existentes en el sector).

La poca definición del EPM en el sector conlleva a una utilización del espacio disponible con bajos niveles de ordenamiento, tanto de flujos, de acceso a transporte público como de estacionamientos. La demanda por estacionamientos en el sector recae en las unidades de viviendas dispuestas en el territorio, en donde se utiliza parte de la vía para ese fin. En este mismo sentido tanto la señalética como la demarcación se consideran insuficientes.

III. PUDETO ALTO:

El macrosector Pudeto Alto se caracteriza por ser una zona adyacente al centro de la ciudad, por lo cual si bien dispone de una cantidad de equipamientos y/o servicios menores comparativamente, presenta una buena conectividad oriente poniente al articularse en torno de las vías principales como Arturo Pratt, Aníbal Pinto, Pudeto o Almirante Latorre. En este sentido el sector presenta un alto flujo vehicular como resultado del uso de las vías de acceso a la ciudad, como soporte de los viajes con dirección al centro. Si bien el sector presenta una buena conectividad oriente – poniente, las vías transversales, se disponen con un menor grado de consolidación, en donde la continuidad es menor, como también el nivel de pavimentación.

La mayor representatividad en cuanto a accidentabilidad en el sector se da precisamente a lo largo de las vías articuladores en donde se ve cierto grado de concentración en torno a la estación de buses. En este sentido esta zona presenta una mayor cantidad de accidente en torno a incompatibilidad de modos de desplazamiento en donde destacan la cantidad de atropellos (9), choques (11) y colisiones (13).

El estado general del EPM se encuentra regular, con claro signos de desgaste en sectores específicos. Los niveles de señalética y demarcación también se visualizan insuficientes, en donde las facilidades en torno a los desplazamientos peatonales disminuyen en comparación con el centro. La disposición de estacionamiento también se presenta como una condición que contribuye negativamente en la capacidad de las vías principales, en donde no se visualiza una restricción en cuanto al estacionamiento a lo largo de la calzada, en contraposición del flujo e importancia como vías de acceso a la ciudad.

El macrosector de Pudeto Alto al igual que el Centro, presenta la particularidad de contar con una alta representatividad de escaleras dentro de su configuración de infraestructura de soporte a los desplazamientos

peatonales. Esta condición se percibe como una característica que debe ser mejorada en función de la accesibilidad de estos espacios, según los antecedentes recopilados dentro del proceso de participación. Específicamente esta condición es relevada como peligrosa al mencionar la existencia de tramos sin medidas de apoyo (tomadores) como también sectores que precisan mantenimiento en cuanto a la rugosidad de los pavimentos, ambas características en función de disminuir los accidentes y aumentar la percepción de seguridad al transitar estos espacios.

Figura 28. Condiciones EPM macrosector Pudeto Alto



IV. BELLAVISTA:

El macrosector Bellavista se estructura en torno a un barrio mayoritariamente residencial. Presenta bajos niveles de conectividad en donde solamente cuenta con dos vías de conexión hacia la ciudad en torno a la Avda. Costanera y Los Carrera. El estado general de su EPM es regular en donde la vía interior principal (Avda. Circunvalación) presenta el desafío de aumentar la conectividad hacia el sector de Caicumeo, condición que suma importancia frente a la disposición del nuevo hospital de la ciudad.

El mayor punto de conflicto frente a la accidentabilidad recae entre las vías Felipe de la Rosa y Avda. Costanera en donde el cruce presenta complejidades dada las velocidades desde camino a Lechagua, la detención del tránsito para poder acceder a Felipe de Rosa, como también la poca demarcación y señalética del cruce. Al igual que es los otros sectores el uso de la acera como estacionamiento es habitual, en donde si bien en este caso no repercute negativamente en los flujos (dado el carácter residencial el macrosector) si disminuye la continuidad de los desplazamientos peatonales y aumenta el deterioro en las veredas.

Dentro de las consideraciones y/o potencialidades frente a la disposición del EPM relevadas por la comunidad se encuentra la posibilidad de conectar ciertos equipamientos y/o EE.PP. del sector a través de una ciclo vía, considerando principalmente la oportunidad de accesibilidad desde otros macrosectores (por ejemplo desde el Centro, según lo señalado).

Figura 29. Condiciones EPM macrosector Bellavista



V. FÁTIMA:

El macrosector de Fátima junto con Pudeto Bajo son los que presentan las menores dotaciones de infraestructura asociada al EPM. En este caso se concentra en el sector norte costare la mayor presencia de vías sin definición tanto para medios motorizados como activos. La irregularidad de ciertos asentamientos en

torno a la vía San Martín contribuye negativamente a la definición del EPM aumentando las externalidades negativas de las circulaciones en ese tramo. Las calles no pavimentadas se extienden hacia las viviendas al sur de la vía San Martín en torno a manzanas con mayor grado de consolidación.

La vía San Martín dentro del Macrosector Fátima es relevada por la comunidad con una vía con un gran potencial turístico, en donde su condición actual repercute negativamente en poder desarrollar desplazamientos de manera óptima. Frente a esta vía se menciona como oportunidad el disponer de espacio para desplazamientos activos (peatonales y bicicleta), como también de poder aprovechar de mejor manera su condición de ruta costera.

Al igual que en otros macrosectores la disponibilidad de estacionar en torno al EPM recae en la falta de espacio dentro de los predios para este fin, situación que si bien no produce congestión ni repercute negativamente en la disposición de espacios para los desplazamientos peatonales.

Su conexión con el resto de la ciudad se da principalmente a través de Avda. Costanera la cual presenta una mayor conectividad norte sur con la vía Doctor González Cannesa, la cual presenta niveles de accidentabilidad asociada al cruce con Avda. San Martín. A lo largo de Avda. Costanera también se presentan algunos cruces en donde se producen accidentes en donde se aprecia que la poca definición de demarcación, señalética y/o elementos de resguardo.

Figura 30. Condiciones EPM macrosector Fátima



Este sector presenta solamente una infraestructura peatonal asociada a escaleras, la cual desde la comunidad se releva como una oportunidad de mejorar las condiciones de EPM existentes, al presenta condiciones para ser complementada con un mirador, situación que actualmente no se encuentra potenciada por el mal uso (basura principalmente) y poca definición de infraestructura existente.

VI. BONILLA:

El macrosector Bonilla presenta una disposición del EPM diferenciada en el sector oriente y poniente. En general el sector oriente presenta un ancho entre predios mayor, entregando la posibilidad de disponer de infraestructura de soporte para medios motorizados y activos, a pesar de que presenta parte de la vía principal (Costanera Norte) no pavimentada. Al poniente la estructura de manzanas deja un menor espacio para el EPM generando pasajes que no cuenta con el ancho necesario para disponer de acera y vereda.

La conectividad es otro aspecto diferenciado entre los sectores poniente y oriente, en donde el primera presenta mejores condiciones de accesibilidad al sector centro, mientras que el oriente presenta vías discontinuas, con posibilidad de conexión a la vía España en un futuro. Si bien todo el sector presenta la condición de borde costero, solamente al oriente en el sector de Arena Gruesa se tiene acceso a la playa, ya que las condiciones topográficas hacia el oriente recaen en una mayor altura frente al nivel del mar.

Si bien el macrosector presenta niveles de accidentabilidad menor a otros dentro de la ciudad, los cruces entre Avda. Baquedano y Avda. Costanera, Antonio Burr con Ramón Ángela Jara, Kurt Haarmann con Ejército, y El Bosque con Avda. Costanera Norte presentan conflictividad de modos. De estos destaca el cruce entre las vías Kurt Haarmann y Ejército en donde se dispone un establecimiento educacional, jardín infantil e iglesia, concentrando flujos peatonales.

Figura 31. Condiciones EPM macrosector Bonilla



Este macrosector presenta la complejidad que la continuidad de vías con posibilidad de conexión hacia el oriente, recaen en un gran predio privado, en donde el tramo existente (categorizada como vialidad estructurante dentro del PRC vigente) a la fecha no se encuentra consolidada. Al igual que en el caso anterior la posibilidad de estacionamiento a lo largo de la vía no recae en una congestión visible (dado el carácter mayoritariamente residencial) pero sí repercute negativamente en los desplazamientos peatonales.

VII. CAICUMEO:

El macrosector Caicumeo presenta en general mejores condiciones de EPM dada que su crecimiento a través de desarrollos habitacionales es reciente. Si bien el estado del EPM se visualiza definido también presenta la problemática en torno a la disposición de manzanas que dejan un espacio estrecho para la infraestructura de soporte de los desplazamientos, repercutiendo negativamente en la disponibilidad de veredas en pasajes de menor envergadura. El sector se encuentra actualmente en desarrollo en donde la construcción del hospital supone una mayor atracción de viajes, aumentando la necesidad de conexión alternativa a través de la continuidad de la vía Circunvalación. La accidentabilidad en el sector es baja comparado con otros macrosectores concentrándose a lo largo de la ruta Caicumeo y en los cruces de Avda. La Paz.

Figura 32. Condiciones EPM macrosector Caicumeo





Comuna de Ancud

Elaboración del Plan de Inversiones en
Infraestructura de Movilidad y Espacio Público

CAPÍTULO III

Diagnóstico Espacio Público
y Áreas Verdes

Índice de contenidos

| | |
|---|-----------|
| III. DIAGNÓSTICO ESPACIO PÚBLICO Y ÁREAS VERDES..... | 3 |
| Ancud | 4 |
| Sistema de espacio público y áreas verdes | 4 |
| Caracterización y cobertura de espacio público y áreas verdes intermedias y menores | 6 |
| Usos y problemáticas identificadas en espacio público y áreas verdes | 11 |
| Chacao | 25 |
| Sistema de Espacio Público y Áreas Verdes en relación al área consolidada censal..... | 25 |
| Caracterización, cobertura, problemáticas y/o tendencias de ocupación dentro del espacio público y áreas verdes intermedias y menores | 26 |
| Quetalmahue | 28 |
| Sistema de espacio público y áreas verdes, caracterización, cobertura, problemáticas y/o tendencias de ocupación..... | 28 |
| Anexo | 30 |
| Listado preliminar espacios público y áreas verdes intermedias y menores | 30 |

III. Espacio público y áreas verdes

La caracterización y análisis del Espacio Público (EE.PP.) para el desarrollo del PIIMEP se abordó para las localidades de Ancud urbano, Chacao y Quetalmahue. Este se estructuró en base a una categorización inicial que permite direccionar la visibilización de espacios susceptibles de ser abordados desde el instrumento abordando primeramente la estructuración del sistema general de EE.PP. y áreas verdes existentes. La estructuración inicial utilizada se define en las siguientes categorías:

Retazo o área verde complementaria a las circulaciones, recaen en superficies generalmente de menor envergadura, conformando un conjunto de áreas verdes que se presentan de manera fragmentada. Presentan la particularidad de aprovechar espacios residuales dentro de la configuración del EPM, entregando superficie destinada a vegetación. Esta categoría aborda también bandejones viales que entregan un aporte paisajístico al EPM, en donde en la mayoría de los casos no se tiene acceso físico por parte de la comunidad.

Espacio público Menor, generalmente recaen en superficies de áreas verdes entre 250 y 1.000 m², suelen estar constituidas como plazas o plazoletas barriales, presentando la posibilidad de incorporar equipamientos de carácter local, como un espacio preferente en el esparcimiento comunitario y encuentro entre vecinos. Su frecuencia de uso se considera cotidiano en donde su radio de cobertura se propone en torno a los 300-500m. considerando su escala de barrio.

Espacio público Intermedio, superficies generalmente de áreas verdes de 1.000 a 8.000 m², definidas localmente como plazas o parques, estos espacios mantienen una mayor injerencia y relación con los sistemas naturales en comparación a las categorías anteriores, los cuales presentan las oportunidades de interactuar con mayor relevancia dentro del EPM, asociadas a sectores con mayores grados de accesibilidad (avenidas o vías de mayor envergadura a escala comunal). Su frecuencia de uso también se identifica con un carácter cotidiano y mantienen también un impacto barrial, en donde su superficie entrega la posibilidad de articular una mayor cantidad de equipamiento diversificando los posibles usuarios. Esta categoría se propone con un radio de cobertura de 800-1.000m² en donde al mantener una mayor cantidad de oportunidades de esparcimiento fomenta mayores desplazamientos.

Espacio público Mayor, superficies que superan los 8.000 m²., estos espacios presentan la particularidad de presentar una escala comunal o intercomunal dependiendo de la envergadura. Entregan la posibilidad por un lado de formar parte del sistema natural del territorio, otorgando servicios ecosistémicos a las personas, posibilitan en algunos casos la regulación de la temperatura ambiental, son hábitat de vida silvestre como aves, mamíferos, insectos, entre otros., presentando generalmente un fuerte componente de área verde para la comuna. Por otro lado también posibilitan la habilitación de equipamientos a escala comunal otorgando la oportunidad de generar una multiplicidad de usos, recorridos y lugares de esparcimiento en general.

De estas categorías se analizó en mayor profundidad los EE.PP. menores e intermedios en cuánto a su estado actual, cobertura, equipamientos y posibles problemáticas, Esta estructura se enfocó en relevar los aspectos claves y de mayor relevancia para los impactos posibles de generar desde el PIIMEP, orientando el diagnóstico hacia una mirada estratégica del territorio comunal.

Ancud

Sistema de espacio público y áreas verdes

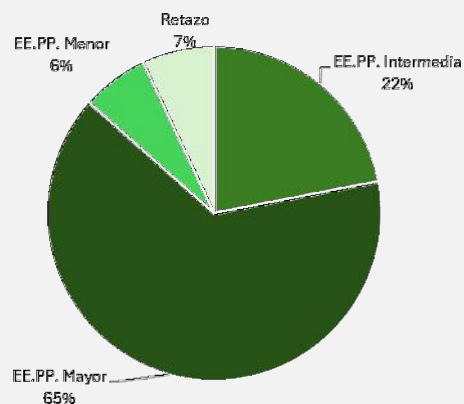
El sistema de áreas verdes de Ancud (siendo esta característica aplicable a toda la comuna), presenta un fuerte componente hidrográfico, lo cual repercute en mayores posibilidades de vegetación en los espacios naturales como también en los espacios públicos consolidados o residuales dentro del área urbana. Las mayores superficies con usos de valor ecológico y ecosistémica para el área urbana de Ancud recaen en zonas de praderas y matorrales en el sector nororiente (Cerro Huailén), sector sur poniente (en donde el área urbana ha comenzado a ganar espacios en torno a los bosques y matorrales existentes), como también en el sector sur poniente, asociado a la desembocadura del río, cuerpos de agua y humedales existentes.

Estos componentes naturales bordean el desarrollo urbano en donde se disponen los EE.PP. o áreas verdes de menor envergadura de manera atomizada en el territorio dentro del área urbana de Ancud. El total de superficie recae en aproximadamente 670.894m², lo cual entrega un indicador de 23,7m²/hab., definiéndose por encima de los estándares de la ONU de 13,5m²/2 como también de la OMS el cual recae en 10m²/hab. Si bien estos datos entregan una realidad del área urbana presentando un superávit importante, la gran superficie recae en áreas verdes o EE.PP. de mayor envergadura que no se encuentra consolidada, disminuyendo los beneficios y/o oportunidades dentro de estas áreas. Por esta razón la disposición en el territorio, envergadura y rol dentro del sistema o red de EE.PP. o áreas verdes resulta relevante de ser abordado para establecer los reales alcances de la ciudadanía a este atributo urbano.

En este sentido las categorías definidas con anterioridad recaen en una metodología que permite evidenciar de mejor manera las brechas existentes a escala barrial, condición relevante para generar un instrumento que efectivamente logre repercutir en las personas que habitan estos espacios. La distribución por categoría recae en un 65% destinada a EE.PP. de mayor envergadura, seguido de un 21% en unidades intermedias y un 8% y 6% las áreas de retazo o complementarias a las circulaciones y las de menor envergadura respectivamente.

Figura 1. Distribución de superficie de EE.PP. por categoría

| Categoría | Superficie m ² |
|----------------------|---------------------------|
| EE.PP. Intermedia | 140.836 |
| EE.PP. Mayor | 433.154 |
| EE.PP. Menor | 43.887 |
| Retazo | 47.706 |
| Total general | 665.584 |



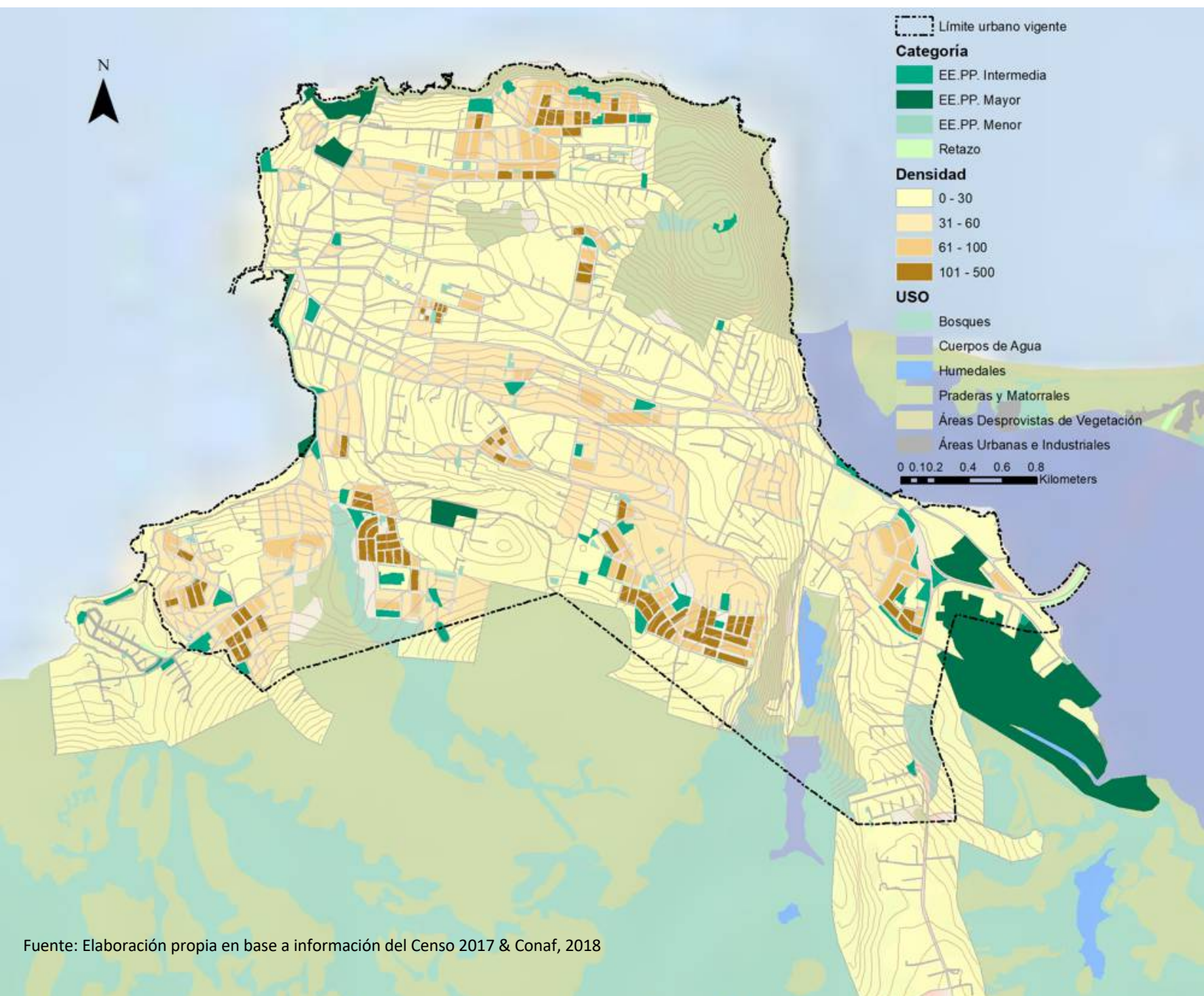
Fuente: Elaboración propia en base a prediagnóstico Municipal

Algunas de las áreas verdes de mayor envergadura recaen en Parque Urbanos según la tipología Minvu, individualizados en el Parque Balneario Arena Gruesa (Municipal), Parque Bellavista (privado con comodato Municipal), Parque Balneario Arena Gruesa (Municipal) y Parque Ribera Sur (Fiscal). El Parque Balneario Arena

Gruesa, ubicado en la zona nor poniente costera, presentó recientemente una inversión de más de 2 millones en donde se construyó un muro de cierre de borde costero, miradores, decks de acceso, huella de hormigón, paseos y estacionamientos, habilitando un espacio que además cuenta con una gran superficie con vegetación y un anfiteatro al aire libre. Su programa recae principalmente en zonas de paseos y miradores hacia el canal Chacao.

El Parque Bellavista presenta módulos gastronómicos para fiestas costumbristas y otras actividades, cuenta con camarines y escenarios, estacionamientos, juegos infantiles, entre otros equipamientos que soportan las actividades del lugar. Según el catastro del MINVU el parque Urbano cuenta con un segundo lote de aproximadamente 20.000m² los cuales no fueron incluidos en el cálculo anterior ya que actualmente se visualiza como sitio eriazo. Por último el Parque Ribera sur cuenta con el Estadio Pudeto, información turística que cuenta con servicios básicos, módulo de artesanías básicas, máquinas de ejercicios, juegos infantiles, entre otros. Comparativamente éste último es el que presenta mayores deficiencias en cuánto a la calidad general del EE.PP. evidencia una mayor susceptibilidad de mejoras.

Figura 2. Categoría de áreas verdes área urbana Ancud



Los tres EE.PP. o áreas verdes que si bien no se encuentran categorizados como Parques Urbanos por parte del MINVU, pero si mantienen dimensiones y una envergadura dentro de la ciudad que las categorizan como de gran tamaño, recaen en el Polvorín Fuerte San Carlos, Paseo Borde Costanera y Circuito de humedales Pudeto Bajo. El primero se define como Monumento Histórico, evidenciando un estado deteriorado y subutilizados (según los antecedentes registrados en el prediagnóstico PIIMEP). El segundo el cual según la misma fuente se encuentra en un estado general funcional, presentando un espacio relativo adecuado, con un estado de pavimentos accesibles.

Por último el Circuitos de Humedales Pudeto Bajo se presenta como el espacio de mayor envergadura dentro del catastro abordado con un total de aproximadamente 340.000m², representando el 51% del total de EE.PP. o área verde entorno al área urbana de Ancud. En este caso su categoría también en deteriorado, subutilizado, contando con pavimentos inutilizables e inexistencia de luminarias.

Las áreas de retazo o bien áreas verdes complementarias a las circulaciones responden a situaciones de diversa índole dentro del área urbana. Si bien su catastro resulta exploratorio, al no abordarlas de manera exhaustivas en el territorio, permiten evidenciar que estas se articulan principalmente en retazos de circulaciones vehiculares, zonas con una pendiente pronunciada que adquiere una mayor relación con las circulaciones que con áreas públicas de permanencia, como también asociadas a angostas superficies dentro de las circulaciones peatonales.

Al realizar nuevamente el ejercicio frente al posible déficit de áreas verdes o EE.PP., eliminando los espacios de gran envergadura que se encuentran deterioradas y/o inutilizables, se obtiene un total de aproximadamente 10 m²/hab. Este segundo indicador resulta fuertemente inferior, estando por debajo de los estándares de la ONU de 13,5m², lo cual evidencia la importancia de abordar la temática de EE.PP. o áreas verdes no sólo desde una arista cuantitativa en cuando a la disponibilidad sino que también incorporando elementos de caracterización que permitan evidencia el uso efectivo de estos espacios.

Caracterización y cobertura de espacio público y áreas verdes intermedias y menores

La disposición territorial de EE.PP. o áreas verdes intermedias o de menor envergadura no se distribuyen de manera homogénea en el territorio concentrándose en el sector norte y sur de la localidad. No obstante esta condición se condice con los sectores que presentan una mayor densidad poblacional. Ambas tipologías se articulan en 109 unidades y concentran el 28% de la superficie destinada a EE.PP. o área verde.

Para abordar la caracterización de estos espacios se utilizó como base el prediagnóstico realizado por el Departamento de Asesoría Urbana (complementado con el trabajo de levantamiento y análisis desarrollado en el presente estudio), el cual utiliza las categorías de: Inutilizable, Deteriorado, Funcional y Óptimo. Estas categorías contribuyen a poder ejemplificar los diferentes aspectos que se consideran relevantes para la definición de un EE.PP. o área verde que presenta las condiciones adecuadas para el fomento de la utilización y apropiación de estos espacios por parte de la comunidad.

En el presente apartado se identifican los estados generales del EE.PP. o áreas verdes dentro del área urbana consolidada de Ancud, de forma de contar con una panorámica preliminar, que en una etapa posterior se abordará desde una escala local por macrosector. La identificación del estado de consolidación de los EE.PP. o áreas verdes intermedios y menores se realizó en base a un ejercicio comparativo de la realidad comunal. A continuación se presenta las definiciones y ejemplos de las tipologías abordadas las cuales son comunes tanto para los macrosectores como para las localidades de Quetalmahue y Chacao.

Figura 3. Caracterización de niveles de conservación y/o habilitación de EE.PP. o Áreas Verdes

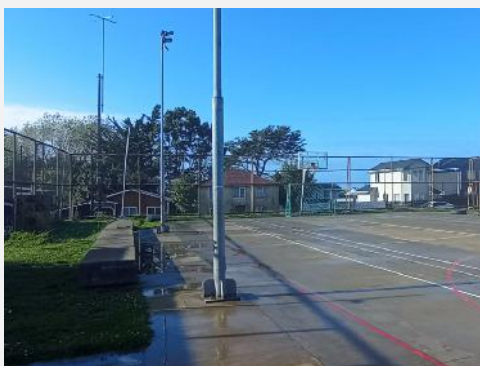
Óptimo

Para la categoría Óptimo se consideró una correcta habilitación de circulaciones y buen estado de pavimentos, definición adecuada de espacios de permanencia (juegos infantiles, multicanchas, bancas), disposición de elementos de accesibilidad universal permitiendo la utilización del espacio para todo tipo de usuarios, existencia y suficiencia de luminaria, estado y mantención de la vegetación adecuados, entre otros aspectos que se visualizaron relevantes.

Parque Arena Gruesa



Multicancha José Muke



Plazoleta + Sede Villa Bosque Chiloé



Funcional

Para la categoría Funcional se consideró una habilitación de circulaciones y estado de pavimentos que permite su funcionamiento a pesar de que puede contener deficiencias o necesidad de mejoras en algunas de las variables enumeradas en la categoría anterior.

Fuerte San Antonio



Mirador Cerro Huainhuen



Muelle caleta Pudeto



Deteriorado o necesidad de mejoras

Para la categoría Deteriorado se consideró un área verde y/o EE.PP. con signos de desgaste considerables en donde se requiere una mantención o mejoras significativas para habilitar y/o propiciar su uso. Presente deficiencias en más de una de las variables abordadas en las categorías anteriores.

Mirador Caleta Pudeto



Mirador Pescadores



Multicancha Los Alerces



Inutilizable o no consolidada

Para la categoría Inutilizable se consideró un área verde y/o EE.PP. con signos de desgaste críticos que presentan incluso condiciones de inseguridad para la ciudadanía. Es esta categoría también se incorporan los EE.PP. o áreas verdes que si bien se encuentran definidos como tal no tienen ninguna intervención dentro del espacio que fomente o posibilite la permanencia.

Área verde entrada Bellavista



Mirador Caupolicán 1



Mirador Madre Paulina



Fuente: Elaboración propia en base a la información y fotografías disponible en el prediagnóstico PIIMEP realizado por el Departamento de Asesoría Urbana

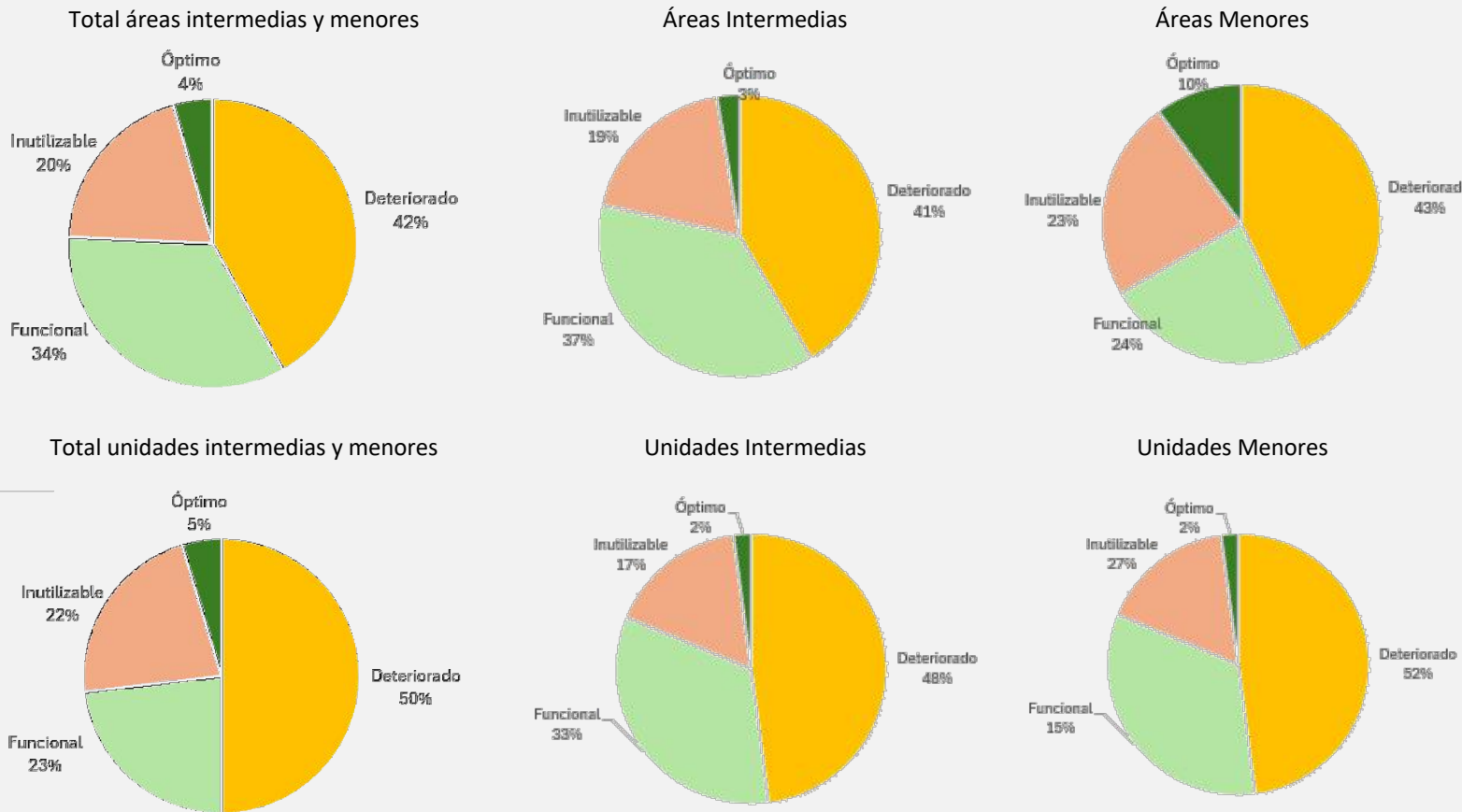
Al cruzar la información de los EE.PP. o áreas verdes intermedias y menores con los niveles de consolidación y/o estado de estos espacios se visualiza una mayor carencia frente a la necesidad de mejora y/o habilitación, asociada a condiciones que permitan la utilización cotidiana que representan los EE.PP. o áreas verdes en la escala analizada. Cabe resaltar que a modo general existe un gran número de unidades que recaen en áreas que si bien parte de la red de EE.PP. o áreas verdes de la ciudad, no se encuentran intervenidas y/o consolidadas, respondiendo a terrenos que mantienen cierta vegetación asociada al componente natural de la comuna, pero sin presentar algún tipo de programa o infraestructura.

Del total analizado un 4% recae en superficie óptimas, un 34% se define como funcional, un 42% presenta necesidad de mejoras al encontrarse deteriorado, mientras que un 20% se encontraría inutilizable o no consolidado. La realidad territorial de Ancud presenta diferencias entre el estado de los EE.PP. o áreas verdes de envergaduras intermedias y menores, en donde las primeras presentan una representatividad mayor asociadas a niveles óptimos y funcionales. Si bien las áreas verdes mantienen un 10% de sus superficies consideradas óptimas en relación con un 3% en áreas intermedias, los niveles de deterioro y áreas inutilizables o no consolidadas agrupan el 66%, por sobre el 60% identificado en las de mayor superficie.

Las explorar las relaciones en torno a las unidades de EE.PP. o áreas verdes intermedias y menores se mantiene la diferencia con un menor margen de diferencia, en donde las unidades deterioradas o inutilizables en el primer caso bordean el 65%, en comparación con un 69% en áreas menores. Cabe resaltar que la representatividad en torno a las unidades consideradas óptimas recae en ambos casos en un 2%, lo cual agrupa a un número muy menor dentro del total de unidades analizadas.

Si bien se identifican ciertas tendencias asociadas a un peor estado de las áreas menores, en general ambas tipologías presentan una representatividad por sobre el 60% asociada a áreas deterioradas o inutilizables. Esta realidad presenta un fuerte desafío a considerar dentro de la planificación, identificando una brecha en estos espacios importante para lograr entregar espacios de calidad a la ciudadanía.

Figura 4. Representatividad de superficies y unidades por estado según total



Fuente: Elaboración propia en base a información levantada para el prediagnóstico PIIMEP.

Este contexto advierte una oportunidad para el desarrollo del presente instrumento en torno a posibilitar la intervención de estas unidades de menor escala, en donde dado la envergadura de proyectos que son susceptibles de financiarse con los fondos recaudados por la Ley de Aportes, resulta coherente el considerar mejores en los espacios que presentan un impacto barrial, como sectores con mayores déficits actualmente. No obstante lo anterior, el déficit de habilitación integral y/o construcción de EE.PP. o áreas verdes (en muchos casos no posible de financiar a través de este instrumento) resultante también importante de visualizarse para conformar una cartera de proyectos que posibilite la generación de una hoja de ruta en búsqueda de posibles financiamientos complementarios.

Los atributos que entregan a la ciudadanía los EE.PP. o áreas verdes son variados y se disponen de manera diferente frente a la superficie que contienen; entendiéndose que el tamaño permite una dinámica y articulación de usos y áreas diferenciadas. En este sentido las coberturas se exponen distinguidas según EE.PP. menores e intermedias de forma de visualizar posibles déficits en su distribución territorial.

El ejercicio realizado responde a un trabajo exploratorio que permite entregar a escala comunal las áreas con mayores problemas en torno a la cobertura que entregan los EE.PP. Los resultados entregan que el territorio urbano de Ancud presenta una cobertura adecuada frente a unidades intermedias, cubriendo casi la totalidad

del territorio. Si bien la superficie no cubierta representa un mínimo de la superficie comunal esta se dispone en el sector sur oriente en donde se visualiza una tendencia de crecimiento de la ciudad y se evalúa la ampliación del límite urbano actualmente.

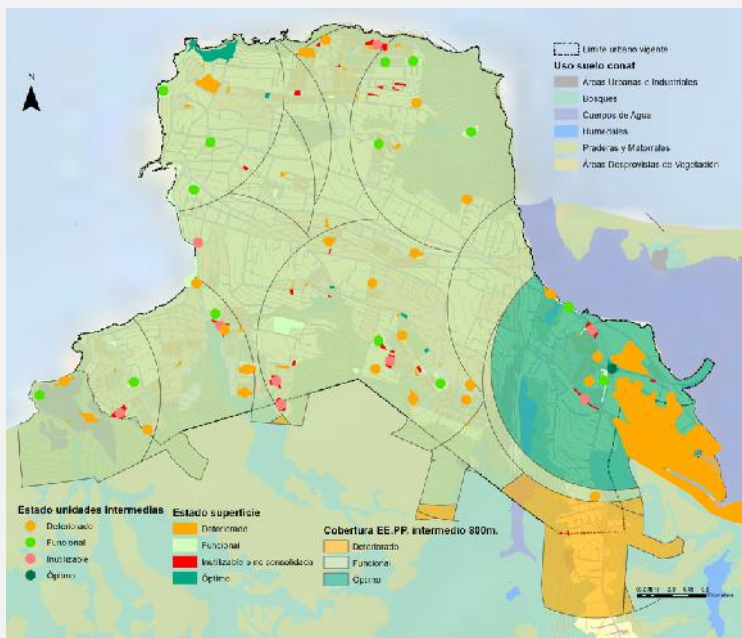
Al cruzar la información con el estado identificado para cada unidad la mayoría el territorio comunal se visualiza con una cobertura asociada a la categoría funcional. El sector suroriente presenta la púnica unidad intermedia considerada óptima, la cual recae en un área actualmente en construcción. El sector sur oriente presentan las únicas coberturas asociadas a zonas deterioradas no visibilizándose sectores que cuya cobertura esté asociada a áreas inutilizables o sin consolidación. Esta condición no refleja que no existen unidades deterioradas o inutilizables dentro del área urbana, sin embargo la cobertura estaría dada por otra en el perímetro.

La realidad de las unidades barriales es diferente, en donde se visualizan brechas en torno a los sectores en el macrosector centro, Pudeto Bajo y Pudeto Alto, presentando una notoria ausencia de plazas barriales en el sector sur oriente. Al cruzar la información con el estado detectado de cada unidad de EE.PP. o área verde las brechas a cubrir son mayores en donde los sectores con cobertura asociada a espacios en óptimas condiciones se disponen solamente en los macrosectores de Bonilla y Caicumeo. Las mayores brechas asociadas a áreas con unidades existentes pero deterioradas, se concentran en los macrosectores de Fátima, límites de Bonilla, Bellavista y Pudeto Bajo. Esta realidad permite advertir posibilidades de mejora frente a las dinámicas barriales de la ciudad.

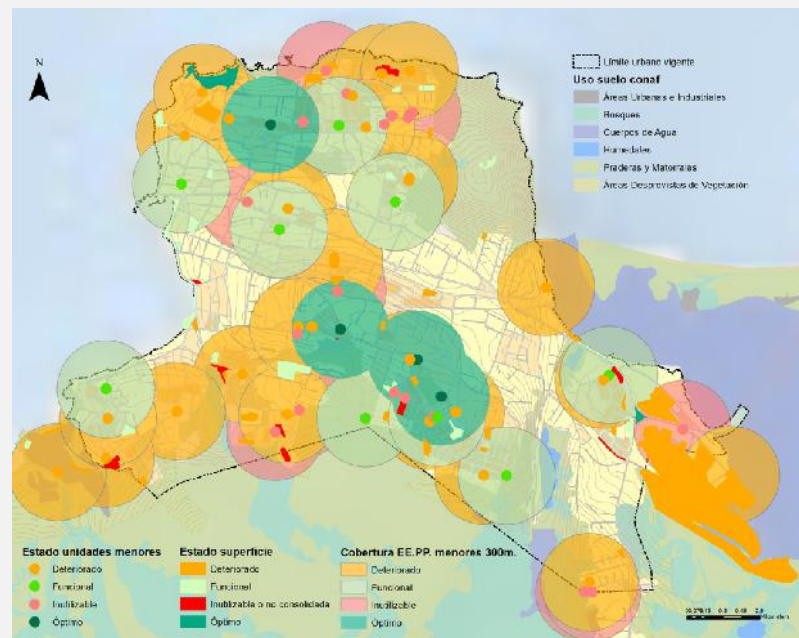
A nivel general la espacialización de los EE.PP. o áreas verdes sumado a su estado de conservación, permite visualizar una carencia frente a una red articulada. Si bien las coberturas se encuentran diferenciadas por macrosector, en general la disposición de áreas barriales presenta mayores carencias dentro de las áreas urbanas, condición que podría considerarse dentro de las prioridades de la elaboración del presente instrumento.

Figura 5. Ejercicio exploratoria coberturas según estado de conservación y tipología

Cobertura EE.PP. o áreas verdes intermedia



Cobertura EE.PP. o áreas verdes menores



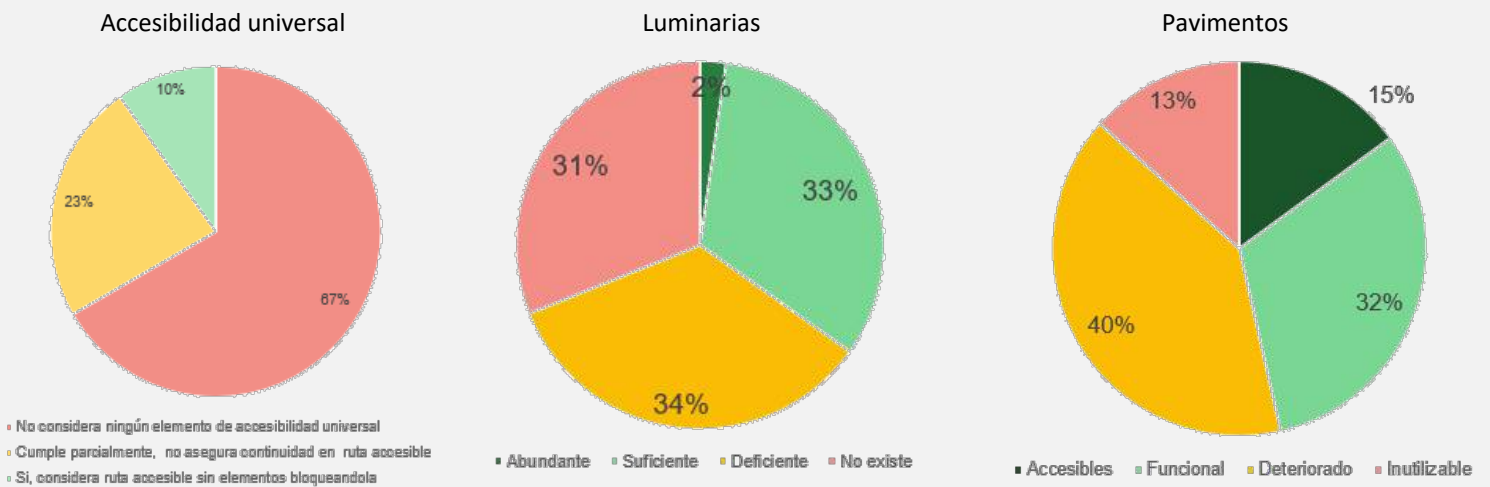
Fuente: Elaboración propia en base a análisis del prediagnóstico realizado por el departamento de asesoría urbana.

Usos y problemáticas identificadas en espacio público y áreas verdes

Las principales problemáticas generales dentro de las áreas verdes de Ancud recaen en el deterioro y/o no definición de los EE.PP. o áreas verdes disponibles. Si bien la comuna presenta una diversidad en tipologías marcada en torno a multicanchas, miradores, plazas o plazoletas (con posible incorporación de mobiliario urbano de diversa índole), las condiciones de mantención, accesibilidad, circulaciones en muchos casos repercuten negativamente en el fomento a la utilización y apropiación de estos espacios por parte de la comunidad.

La no definición o deterioro de estos espacios está relevado dentro del diagnóstico preliminar de EE.PP. realizado por el Departamento de Asesoría Urbana en diversas variables evaluadas, en donde tras un trabajo participativo interno municipal se determinó que el 44% de los espacios en la comuna se encuentra subutilizado. En esta misma línea el estado de los pavimentos asociados a estos se identifica en un 53% como deteriorado o inutilizable., en términos de luminaria un 65% se considera deficiente o no existe, mientras que un 67% no mantendría condiciones o elementos que aseguren la accesibilidad universal. El deterioro y no consolidación de EE.PP. o áreas verdes existentes es una condición que es relevada desde el proceso participativo por parte de la comunidad también, en donde se menciona que se visibilizan muchos espacios públicos disponibles pero que no cuentan con ningún tipo de infraestructura que fomente la permanencia en ellos.

Figura 6. Representatividad de superficies y unidades por estado según total



Fuente: Prediagnóstico PIIMEP.

La no definición o deterioro de EE.PP. o áreas verdes van moldeando dinámicas negativas en los usos asociados a estos espacios. En el caso de Ancud según los antecedentes recolectados en el Prediagnóstico PIIMEP, los de mayor recurrencia recaen en la percepción de inseguridad al no contar con iluminación (22%), riesgos de caídas (19%), consumo de alcohol y otros (17%) y riesgos de accidentes por mal estado de mobiliario urbano (15%). Las problemáticas evidenciadas se relevan también dentro del proceso participativo del presente instrumento en donde se señala la existencia de microbasurales en torno a ciertos espacios (humedales, vías rurales (W-60 a orillas de la costa por ejemplo) o bien sectores de esparcimiento rural (playa Puñihuil, Mar Brava y Lajas Blancas, por ejemplo), disposición de basura en EE.PP. (considerada una

problemática grave dentro de la comuna), poca iluminación, 'poco control de perros callejeros, consumo de alcohol, entre otro; condiciones que aumenta la percepción de inseguridad al utilizar los espacios disponibles.

Estas variables recaen tanto en condiciones físicas como conductas o percepciones sociales, contribuyendo negativa a la seguridad, como también disminuyen los beneficios para la comunidad de estos espacios como atributo urbano al desincentivar su uso. A continuación se muestran ejemplos de situaciones o condiciones del EE.PP. o áreas verdes no deseadas:

Figura 7 Ejemplos de problemáticas asociadas a EE.PP. o áreas verdes



Fuente: Prediagnóstico PIIMEP

Una temática relevante dentro de la definición de infraestructura de los EE.PP. o áreas verdes es la accesibilidad universal. En términos de accesibilidad, a la no disposición de infraestructura adecuada para poder acceder a estos espacios para todos los modos de desplazamientos en la ciudad (o en su efecto ese encuentra en estado malo o regular), se suma el diseño interno de los espacios que tampoco presenta condiciones o soluciones adecuadas para su uso y circulaciones. En este sentido si bien ciertas intervenciones se evidencian como funcionales, presentando infraestructura que permite la permanencia asociada algún programa específico, los accesos hacia estos elementos no se encuentran en todos los casos resueltos. Por otro lado también se evidencia la disposición de mobiliario urbano aislado (banca, juegos infantiles u otros) que no cuenta con un tratamiento adecuado en las superficies donde se emplaza, condición que repercute negativamente en su frecuencia de uso.

Figura 8. Ejemplos de problemas de accesibilidad EE.PP. o áreas verdes



Fuente: Prediagnóstico PIIMEP

Estas condiciones contribuyen negativamente al uso de los EE.PP. y áreas verdes en la escala local, como también presentan la pérdida de un posicionamiento en la composición y calidad de estos espacios, en donde Ancud presenta ventajas comparativas. En este contexto a la posibilidad de mantención y/o susceptibilidad de vegetación en espacios no consolidados (lo cual entrega un valor visual frente a la no definición de este espacio), se suma el componente topográfico (Existencia de mesetas con diferentes altitudes) en conjunto con su condición de borde costero.

En este sentido si bien en términos de movilidad podría considerarse como una barrera para ciertas disposiciones asociadas principalmente a medios activos, en el caso de los EE.PP. o áreas verdes se visualiza como una ventaja, contando dentro de la tipología de usos una cantidad considerable de miradores. En este sentido a los posibles y variados usos que se le pueden dar a los EE.PP. o áreas verdes tradicionalmente, Ancud presenta la ventaja con contar con la posibilidad de potenciar un valor escénico o paisajístico con fuertes posibilidades de desarrollo.

Dentro del contexto de Ancud esta característica podría ser potenciada, en donde varias de las plazoletas barriales o áreas verdes de menor envergadura se constituyen programáticamente como miradores. En este mismo sentido algunas plazas o plazoletas que presentan usos tradicionales (juegos infantiles por ejemplo) el componente escenográfico es un atributo positivo.

Figura 9, Ejemplos de miradores existentes



Fuente: Elaboración propia en base a prediagnóstico PIIMEP

Complementario al potencial que presentan los miradores como condición programática de los EE.PP o áreas verdes de la comuna, la comunidad relevó durante el proceso participativa la importancia de la diversidad programática frente a los usos de plazas, parques o plazoletas. En este sentido se entregan antecedentes frente a la gran cantidad de organizaciones y/o disciplinas deportivas que existen y se practican actualmente, las cuales no siempre encuentran infraestructura de soporte para sus actividades dentro del EE.PP., dentro de las cuales se menciona el skate, patín carrera, calistenia, rugby, ajedrez entre otros. Asociada a la multiplicidad programática que se releva como una oportunidad para Ancud se comenta la monofuncionalidad, también expresada como masculinidad, que existe actualmente frente a la implementación de espacios para realizar diversos deportes (Fútbol y basquetbol principalmente), como también la falta de calidad técnica de algunos espacios que se han ido habitando (elementos de calistenia, pavimentos de multicanchas, entre otros) o bien la falta de resguardo frente a las condiciones climáticas que repercuten negativamente en fomentar su uso como también aumento el desgaste y deterioro de la infraestructura existente.

En esta misma línea a la inclusión de diversas disciplinas dentro de la configuración programática de los EE.PP. o áreas verdes se le suma la búsqueda de heterogeneidad frente a los usuarios de un mismo espacio. En este

sentido la comunidad no solamente releva la compatibilidad entre ciertas disciplinas que podrían desarrollarse en un mismo espacio, sino que también la disponibilidad de espacios de permanencia y descanso para público o bien persona acompañante. Este último punto se enfatiza en torno a la utilización del EE.PP. o áreas verdes por parte de niños y niñas, en donde la falta de infraestructura enfocada al esparcimiento de usuarios en edades tempranas se menciona de manera general hacia ellos (falta de infraestructura infantil o de menores), como también espacios donde puedan permanecer de manera cómoda los acompañantes (en ambos casos que tengan protección frente a las condiciones climáticas, bebedores y/o baños públicos).

Por último otro tema relevante para la comunidad en torno a la calidad de los EE.PP. recae en poder potenciar los elementos naturales propios de la comuna. Esta característica es mencionada desde el atractivo visual (condición de mirador abordada anteriormente), pero también en la utilización de especies autóctonas para el desarrollo del paisajismo en áreas verdes o vías, como también la posible vinculación entre los EE.PP. o áreas verdes con el componente hídrico presente en Ancud (ríos, esteros, humedales). En este contexto el recurso hídrico se releva como atributo a ser un componente importante dentro de la red de EE.PP. o área verdes como también frente al potenciamiento programático de las zonas costeras.

Al igual que para el análisis de movilidad, los diferentes aspectos enunciados sumados a aspectos relevantes en cada caso serán abordados en detalle dentro del área urbana de Ancud por Macrosector de forma de poder visualizar inequidades dentro del territorio comunal, como también abordarlos desde una escala que permita un mayor entendiendo sobre sus interrelaciones y espacialización.

- *Pudeto Bajo:*

El macrosector Pudeto Bajo presenta la complejidad de articular dos escalas de disposición de EE.PP. o áreas verdes en relación con la ciudad. Al ser el punto de acceso al área urbana de Ancud presenta ritmos y velocidades mayores en torno a los cuales se disponen principalmente los EE.PP. o áreas verdes disponibles. A esto se suma un componente ecosistémico importante de relevar a escala comunal ejemplificado con el área denominada Circuito de Humedales Pudeto (categorizado en deterioro), como también la disposición de cuerpos de agua y otros humedales insertos en los desarrollos habitacionales existentes. Por otro lado se disponen espacios cuya envergadura y articulación programática se releva desde la escala local o barrial, condiciones que sumadas, recaen en dos escalas de análisis relevantes para el macrosector.

A escala comunal el macrosector presenta un posicionamiento estratégico para la puerta de entrada a la ciudad, cuyas características territoriales recaen en un fuerte componente natural, asociado tanto al circuito de humedales en su conjunto, como a las condiciones de borde costero. Dichas condiciones desde la definición de EE.PP. o áreas verdes no se encuentran resueltas, articuladas o bien presentan un potencial de intervención significativo. En esto sentido, por ejemplo, la mayor superficie en EE.PP. o áreas verdes recae en el Circuito de Humedales Pudeto, la que actualmente presenta presiones frente a situaciones de irregularidad en el borde costero, como también al mal uso del espacio público en torno a estos asentamientos; o bien el Parque Laguna de Pudeto, el cual también se visualiza en deterioro, perdiendo ambos espacios la oportunidad de consolidar el sector con una identidad y calidad dentro de los EE.PP. o áreas verdes con un componente o cuidado del medio ambiente significativo.

El potencial de estos espacios es relevado por la comunidad dentro del proceso participativo del presente instrumento en donde se mencionan como problemáticas el ingreso de animales que provoca un deterioro al entorno natural, falta de infraestructura para la permanencia (miradores y/o pasarelas que permitan transitar sin dañar los espacios existentes), microbasurales en el entorno de los humedales, como también se releva el

espacio con un fuerte potencial de ser un sector para fomentar las actividades educativas de niños y niñas de la comuna.

A escala barrial se percibe una mayor carencia frente a la disposición de EE.PP. o áreas verdes en el macrosector. Los sectores residenciales se articulan en torno a barrios en donde no se visualiza una disposición de estos espacios que permite su uso cotidiano. En este sentido se disponen 18 unidades asociadas a envergadura intermedias o menores, lo cual entrega una relación de 7m²/hab, dentro de las cuales el 70% se encuentra en deterioro o inutilizables.

Figura 10. Condiciones EE.PP. o áreas verdes macrosector Pudeto Bajo



Dentro de la diversidad programática dentro del macrosector, se cuenta con 3 miradores, un muelle, máquinas de ejercicio y juegos infantiles en áreas puntuales, junto con una cancha improvisada en terreno privado, en donde se permite su utilización para generar interacciones barriales. En este sentido el macrosector no cuenta zonas con infraestructura programática atractiva insertas en los barrios, presentando la oportunidad de mejorar o consolidar espacios en torno a equipamientos de interés para las dinámicas barriales, como la que se presenta en torno a los jardines infantiles existentes.

Uno de los espacios existentes relevados por parte de la comunidad es el denominado Estadio Ribera Sur (gimnasio) el cual actualmente se encuentra deteriorado tanto en su infraestructura de equipamiento, como en su infraestructura de accesibilidad. Esto se refuerza desde la comunidad comentando que la falta de pavimentación en los accesos dificulta enormemente su acceso en periodos de lluvia.

Dentro de las principales problemáticas que se identifican en los EE.PP. o áreas verdes del macrosector se encuentra la falta de iluminación o bien la existencia de sectores oscuros que son percibidos como inseguros por parte de la comunidad (Prediagnóstico PIIMEP). En menor medida también se identifica el consumo de alcohol y el riesgo de caídas o accidentes como dinámicas que repercuten negativamente en el uso de estos espacios y contribuyen a una sensación de abandono por parte de la ciudadanía.

- *Centro:*

El macrosector Centra presenta una complejidad similar a Pudeto Bajo en cuanto a su duplicidad de rol dentro de la ciudad. El centro al agrupar la mayor cantidad de servicios y equipamientos se define como el destino de gran parte de los viajes tanto del área urbana, como también de las localidades rural a los cuales se suman la carga turística. Esta condición moldeada en torno a distancias acotadas y concentración de los diferentes puntos de interés, recaen en una mayor presencia en torno al flujo peatonal. Esta característica recae en que la definición y diseño del EE.PP. o áreas verdes decanta en una escala peatonal o de tránsito importante, lo cual se suma a una escala barrial o cotidiana asociada a los residentes del macrosector.

Dentro de los atractivos a escala comunal el Paseo Borde Costanera y Plaza de Armas se articulan como dos puntos de interés importante. Ambos están categorizados como en estado funcional, permitiendo los desplazamientos y algunas dinámicas programáticas sin mayores adversidades. Esta condición se centra en el casco histórico al poniente del macrosector, condiciones que no se han articulado de la misma manera al oriente.

Dentro de su rol turístico en la comuna la comunidad percibe en el Centro una oportunidad para la implementación de señalética informativa, que incluye tanto las opciones de desplazamientos públicos, como también de sitios de interés turísticos. Dentro de los espacios mencionados para ese fin destacan, precisamente los mencionados anteriormente, el Paseo Costanera y la Plaza de Armas.

A escala barrial se percibe una mayor carencia frente a la disposición de EE.PP. o áreas verdes al igual que el caso anterior, mantienen una baja disposición de áreas intermedias o de menor envergadura insertas dentro de las tramas alejadas del borde costero. Los sectores residenciales se articulan en torno a barrios en donde no se visualiza una disposición de estos espacios que permite su uso cotidiano. En este sentido se disponen 11 unidades asociadas a envergadura intermedias o menores, lo cual entrega una relación de 4m²/hab, dentro de las cuales el 51% se encuentra en deterioro o inutilizables, evidenciando un mejor estado frente al macrosector anteriormente abordado.

Dentro de la diversidad programática dentro del macrosector, se cuenta diversos miradores asociados al paseo peatonal costero, una multicancha, máquinas de ejercicio en áreas puntuales, junto la Pérgola

característica en la Plaza de Armas como punto de interés y reunión. En este sentido el macrosector no cuenta zonas con infraestructura programática barrial atractiva insertas en los barrios, condición que se condice en cierta manera con la mayor representatividad de flujo de paso e interés turístico, junto con una menor presencia de niños y jóvenes dentro de su composición etaria de sus residentes.

Dentro de las principales problemáticas que se identifican en los EE.PP. o áreas verdes del macrosector se encuentra la existencia de sectores oscuros que son percibidos como inseguros (por ejemplo frente al museo según lo mencionado por la comunidad), sumado al riesgo de caídas o accidentes por deterioro o mal estado de mobiliario urbano (Prediagnóstico PIIMEP), como también el mal uso de ciertos espacios frente al consumo de alcohol (Costanera o plazoleta Los Leones según lo comentado por la comunidad). En este contexto los mayores desafíos dentro del macrosector recaen en la articulación entre el rol de los EE.PP. o áreas verdes como áreas de paseo, tránsito o contemplación y el cómo activar dinámicas barriales atractivas para el uso cotidiano de estos espacios.

Figura 11. Condiciones EE.PP. o Áreas verdes macrosector Centro

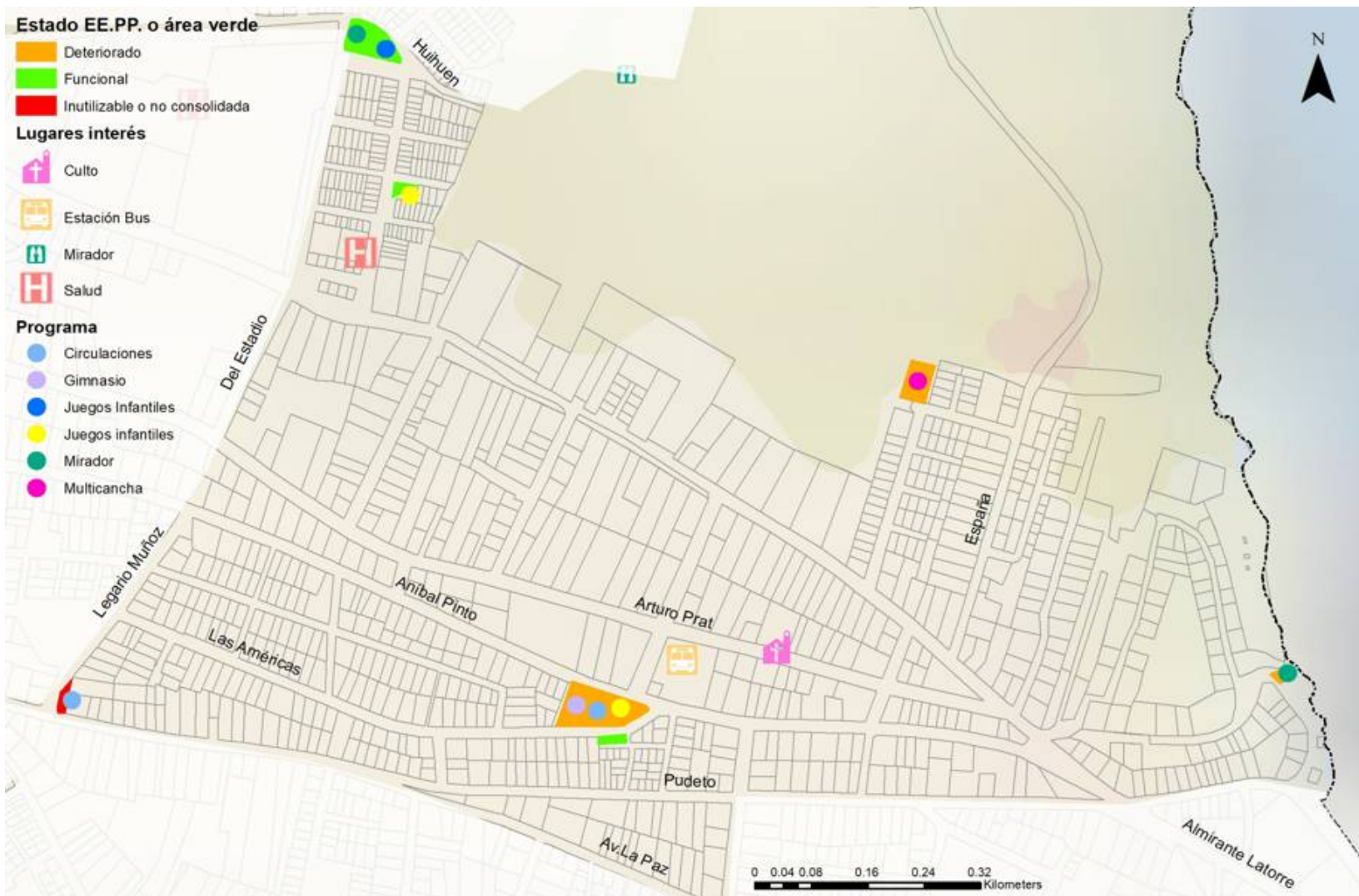


- **Pudeto Alto:**

El macrosector Pudeto Alto no presenta una complejidad en el mismo sentido que los macrosectores Centro y Pudeto Bajo presentando una disminución en la presencia de equipamientos o servicios como por otro lado presentando una mayor representatividad de flujo de paso tanto para salir de la ciudad como para acceder al centro. En este sentido el sector con mayor importancia a escala comunal frente a la disposición de EE.PP. o áreas verdes recae en la Plazoleta del Roto Chileno como sector que presenta el potencial de ser articulado con la llegada de pasajeros frente al terminal de buses en los predios colindantes. Este espacio actualmente mantiene signos de deterioro, definido en torno a una disponibilidad programática de escala local o barrial.

Este espacio actualmente dispone del skatepark municipal, el cual al ser uno de los pocos equipamientos techados y en uso por organizaciones deportivas activas es valorado por la comunidad. Al deterioro del equipamiento se suma la poca mantención y habilitación de la accesibilidad y área verde circundante condición que también fue comentada por la comunidad, resaltando la necesidad de mejora.

Figura 12. Condiciones EE.PP. o áreas verdes macrosector Pudeto Alto



En este contexto una de las mayores características en la disposición de EE.PP. o áreas verdes es la poca presencia de estos espacios en el macrosector en general. Se disponen 7 unidades asociadas a envergadura intermedias o menores, lo cual entrega una relación de 2,7m²/hab, presentándose como el menor indicador en cuanto a la disponibilidad de EE.PP. o áreas verdes dentro del territorio urbano de Ancud.

La diversidad programática dentro del macrosector se define en juegos infantiles, 1 mirador, gimnasio y una multicancha. Cabe resaltar que la disposición de EE.PP. o áreas verdes se encuentra de mejor manera articulada en el sector de Las Araucarias al norponiente, en donde las unidades se categorizan como funcional y presentan intervenciones por parte de la comunidad que le entregan un mejor funcionamiento y atractivo visual dentro de la escala barrial, como también una mayor apropiación de los espacios disponibles.

- **Fátima:**

El macrosector Fátima se define en torno a desarrollo habitacionales dentro del límite urbana como también sectores de crecimientos que han superado la mancha urbana hacia el sur poniente. En general estos espacios se disponen en mayor medida insertos desde la articulación de manzanas residenciales en el sector sur poniente característica que se ve disminuida hacia el norte. El macrosector si bien se articula con Camino Lechagua como vía preponderante, la relación con los EE.PP. o áreas verdes no se dispone en torno a ésta (como en el caso de Pudeto Bajo con Aníbal Pinto). Esta condición recae en que los espacios existentes adquieren una mayor vocación o rol local, exceptuando la zona de playa que si bien se encuentra deteriorada se visualiza como un punto de atracción para diferentes usuarios dentro de la comuna.

Figura 13. Condiciones EE.PP. o áreas verdes macrosector Fátima



A escala barrial como se mencionó anteriormente se percibe una mayor articulación entre los usos residenciales y la disposición de EE.PP. o áreas verdes en comparación con los macrosectores expuestos anteriormente, en donde estos espacios se disponen internamente dentro de los barrios en el sector sur. Su estado al igual que los casos anteriores se visualiza fuertemente deteriorado o inutilizables en donde estas dos categorías agrupan el 61% de las áreas intermedias y pequeñas. En este sentido se disponen 12 unidades, lo cual entrega una relación de 6,5m²/hab.

La diversidad programática dentro del macrosector, cuenta con 3 miradores, multicancha, máquinas de ejercicio y juegos infantiles en áreas puntuales, y la disposición de circulaciones en la conformación de algunos de estos espacios. En este sentido la definición de usos podría potenciarse a través de la inclusión de otros tipos de soporte programáticos que logren activar y entregar un mayor valor a estos espacios, disminuyendo la subutilización de los espacios disponibles.

La multicancha (límite Costanera) del sector es relevada por la comunidad como un buen ejemplo frente a la calidad y diversidad programática, siendo utilizada a menudo por residentes de la comuna, no sólo dentro del macrosector. En contraste, la cancha Fátima (ubicada al sur poniente de la comuna) es relevada por presentar un fuerte deterioro y necesidad de mejora. Frente a esta situación se comenta la posibilidad de diversificación programática, incluyendo huerta y/o vivero comunitario, complementado con núcleo nativos, como herramienta para activar el uso del espacio y la apropiación por parte de la comunidad de este.

Un segundo EE.PP. mencionado con necesidad de mejora por parte de la comunidad es la playa y/o acceso costero dentro del macrosector. En esta zona se destacan la limpieza y plantación de árboles realizada en el último tiempo, pero se comenta la falta de contenedores de basura bancas y/o infraestructura de permanencia que no repercuta negativamente en el entorno natural. Dentro de las posibilidades programáticas que se relevan desde la comunidad se encuentra la habilitación de actividades y/o potenciamiento de este espacio en torno a la extracción de algas, actividades de kayak o bien posibilidad de desplazamientos marítimos de menor escala (por ejemplo conectando con playa Lechagua, según las ideas mencionadas).

Dentro de las principales problemáticas que se identifican en los EE.PP. o áreas verdes del macrosector se encuentra la falta de iluminación o bien la existencia de sectores oscuros que son percibidos como inseguros por parte de la comunidad (Prediagnóstico PIIMEP). También se identifica el consumo de alcohol como una temática relevante dentro del macrosector, como también el riesgo de caídas o accidentes como dinámicas que repercuten negativamente en el uso de estos espacios y contribuyen a una sensación de abandono por parte de la ciudadanía.

- *Bonilla:*

El macrosector Bonilla presenta los mejores estándares de EE.PP. o áreas verdes en comparación con los otros sectores analizados. Su diversidad de espacios agrupa una serie de atractivos tanto para turistas como para usos recreacionales de la ciudadanía. En este sentido en este sector se encuentra el Parque Arena Gruesa recientemente inaugurado que cuenta con miradores, acceso a la playa y un anfiteatro, 2 sectores patrimoniales en torno al Fuerte San Antonio y Polvorín fuente San Carlos, como también el Mirador Huainhen (actualmente en comodato de la Ilustre Municipalidad de Ancud), que si bien se emplaza en terreno privado permite el libre acceso al mirador. En este contexto el macrosector dispone de una batería de EE.PP. o áreas verdes que logra articular atractivos de escala comunal, con otros espacios dispuestos entre los barrios residenciales para usos locales y cotidianos.

A escala barrial como se mencionó anteriormente se percibe una mayor articulación entre los usos residenciales y la disposición de EE.PP. o áreas verdes en comparación con los macrosectores expuestos anteriormente. Su estado al igual que los casos anteriores se visualiza fuertemente deteriorado o inutilizables en donde estas dos categorías agrupan el 72% de las áreas intermedias y pequeñas. En este sentido de disponen 25 unidades, muy por sobre lo visualiza en otros sectores de la ciudad, lo cual entrega una relación de 10m²/hab., el cual también se releva como el más alto indicador asociado a la relación de EE.PP. o áreas verdes de mediana y menor envergadura con la población residente.

Dentro de la diversidad programática dentro del macrosector, se cuenta con 6 miradores, máquinas de ejercicio y juegos infantiles en varios sectores, disposición de circulaciones en zonas para paseos recreacionales, 2 zonas patrimoniales, anfiteatro, espacio deportivo, 2 multicanchas y acceso a la playa. Esta variedad programática permite dar soporte a un número diferenciado de usuarios tanto residentes como turistas.

No obstante la mejor disposición en cuanto a cantidad y diversidad de EE.PP. o áreas verdes, las problemáticas visualizadas dentro del Prediagnóstico PIIMEP son similares a las identificadas en el resto de los macrosectores. En este sentido de releva la falta de iluminación o bien la existencia de sectores oscuros que son percibidos como inseguros por parte de la comunidad. También se identifica el consumo de alcohol como una temática relevante dentro del macrosector, como también el riesgo de caídas o accidentes como dinámicas que repercuten negativamente en el uso de estos espacios y generan percepción de inseguridad en la ciudadanía.

Figura 14. Condiciones EPM macrosector Bonilla



- **Bellavista:**

El macrosector Bellavista se compone en torno a un barrio que presenta bajo niveles de conectividad hacia el resto de la comuna y se articula en torno a barrios principalmente residenciales como fue abordado anteriormente. En este contexto el rol o vocación de sus EE.PP. o áreas verdes responde mayoritariamente a un una escala local o barrial a excepción del espacio Lote Bellavista A, que está denominado como Parque Urbano según los antecedentes del MINVU y soporta la feria costumbrista de la ciudad. A nivel programático cuenta con escenario, camarines, módulos de puestos, correspondiente a un gran espacio que entrega servicios a escala comunal.

Otro espacio relevante para la comunidad a escala comunal dentro del macrosector es el centro de reciclaje, el cual se considera que podría potenciarse no sólo aumentando su capacidad (también necesario según lo comentado) sino que también con programas de educación que fomente su mayor uso.

Figura 15. Condiciones EE.PP. o áreas verdes macrosector Bellavista



A escala barrial se percibe una mayor articulación entre los usos residenciales y la disposición de EE.PP. o áreas verdes en comparación con los macrosectores expuestos anteriormente, en donde estos espacios se disponen internamente dentro de los barrios. Su estado al igual que los casos anteriores se visualiza fuertemente deteriorado o inutilizables en donde estas dos categorías agrupan el 86% de las áreas intermedias y pequeñas. En este sentido se disponen 14 unidades, lo cual entrega una relación de 8m²/hab.

Dentro de las principales problemáticas que se identifican en los EE.PP. o áreas verdes del macrosector se encuentra la falta de iluminación o bien la existencia de sectores oscuros que son percibidos como inseguros por parte de la comunidad (Prediagnóstico PIIMEP). También se identifica el consumo de alcohol como una temática relevante dentro del macrosector, como también el riesgo de caídas o accidentes como dinámicas que repercuten negativamente en el uso de estos espacios y contribuyen a una sensación de abandono por parte de la ciudadanía.

Por parte de la comunidad es percibido negativamente el uso de la Quebrada Bellavista, en donde se disponen residuos generalmente de mediana y/o gran envergadura, contaminando el área verde (según lo comentado por vecinos), como también el deterioro y falta de calidad técnica frente a la implementación de infraestructura de calistenia existente. También se relevado como una necesidad el mejoramiento de la plaza en Bellavista 3 con Villa Archipiélago, la ubicada en la intersección de Isla Mágica con Bellavista, como también la cancha Bellavista (la cual actualmente se está tramitando su mejoramiento por medio de la asociación de Rugby, según lo informado dentro del proceso participativo del presente estudio).

- *Caicumeo:*

El macrosector Caicumeo se define predominantemente como un sector residencial de la comuna. Presenta la particularidad de albergar gran parte de los nuevos desarrollos habitacionales, en donde en este sentido la disposición ya articulación de los EE.PP. o áreas verdes se encuentra fuertemente diferencia entre los antiguos desarrollos y las nuevas viviendas. En los sectores recientemente construidos la disposición de EE.PP. o áreas verdes se encuentra con un mayor grado de inserción dentro de los barrios, presentando más disponibilidad y variedad notoriamente.

Si bien la escala y rol de los EE.PP. o áreas verdes dentro del macrosector presenta un fuerte carácter residencial, se presenta el desafío en torno a la construcción del nuevo Hospital de la comuna. Este está emplazado fuera de los límites urbanos vigentes, sector que al ser abordado en una posible ampliación del límite actual, deberá definir como se articularán EE.PP. que permitan dar soporte a la nueva centralidad que atraerá un mayor número de viajes hacia el sector. Este desafío se suma a la visualización de nuevos desarrollos habitacionales los cuales también deberán articularse en torno a EE.PP. o áreas verdes que entreguen los beneficios de estas áreas a los nuevos residentes.

El estado de los EE.PP. o áreas verdes presentan un estado similar al de los casos anteriores, los cuales se visualizan fuertemente deteriorado o inutilizables, en donde estas dos categorías agrupan el 71% de las áreas intermedias y pequeñas. En este sentido se disponen 21 unidades, lo cual representa la segunda mayoría después del macrosector Bonilla, lo cual entrega una relación menor que en este caso recae 7m²/hab. La diferencia entre ambos indicadores recae en una totalidad de superficie menor destinada a EE.PP. o áreas verdes, como también a un número mayor de residentes.

Su diversidad programática también es menor comparativamente frente al macrosector Bonilla, en donde Caicumeo mantiene 1 mirador, 1 laguna, 2 multicanchas y máquinas de ejercicio y juegos infantiles en sectores puntuales. Las principales problemáticas que se identifican en el prediagnóstico PIIMEP dentro de los EE.PP.

o áreas verdes del macrosector coinciden con el resto del área urbana, agrupándose en torno a la falta de iluminación o bien la existencia de sectores oscuros que son percibidos como inseguros por parte de la comunidad. También se identifica el consumo de alcohol como una temática relevante dentro del macrosector, como también el riesgo de caídas o accidentes como dinámicas que repercuten negativamente en el uso de estos espacios y generan percepción de inseguridad en la ciudadanía.

Figura 16. Condiciones EE.PP. o áreas verdes macrosector Caicumeo



Chacao

Sistema de Espacio Público y Áreas Verdes en relación al área consolidada censal

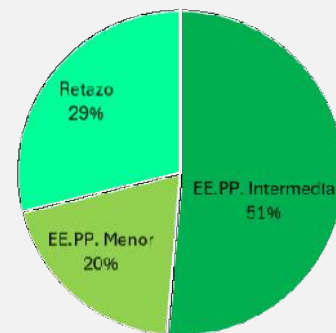
El sistema de áreas verdes de la localidad de Chacao al igual que el área urbana de Ancud presenta un fuerte componente natural asociado al límite de la unidad censal. En este caso los límites del área consolidada se encuentran definidos por praderas y matorrales en el sector sur del extremo oriente y la desembocadura del Río al canal de Chacao en el sector poniente. Al ser la entrada de la conexión terrestre desde Parga, la localidad de Chacao mantiene un rol como puerta de acceso a la comuna.

Estos componentes naturales moldean el desarrollo urbano en donde se disponen los EE.PP. o áreas verdes, que en este caso se concentran en el sector de la costa. El total de superficie recae en aproximadamente 11.600m², lo cual en comparación con la población de 106 persona recae en un indicador muy por sobre los estándares internacionales.

La distribución por categoría recae en un 51% destinada a EE.PP. intermedios, superficies en torno a la Plaza central y Paseo de Borde Costero. La segunda mayor representatividad recae en la tipología de Retazo o complementario a las circulaciones con un 29%, en torno a espacios residuales en la continuación de Ramón Freire hacia el oriente, de forma adyacente al borde costero. Por última las superficies definidas en la categoría de EE.PP. o área verde menor, recaen en un 20%, correspondiente a una multicancha, plaza y a un mirador ubicado en el límite de la unidad censal al nor poniente. Para esta localidad no se visualizan EE.PP. o áreas verdes de mayor envergadura, lo cual es conducente con la población y tamaño de la localidad.

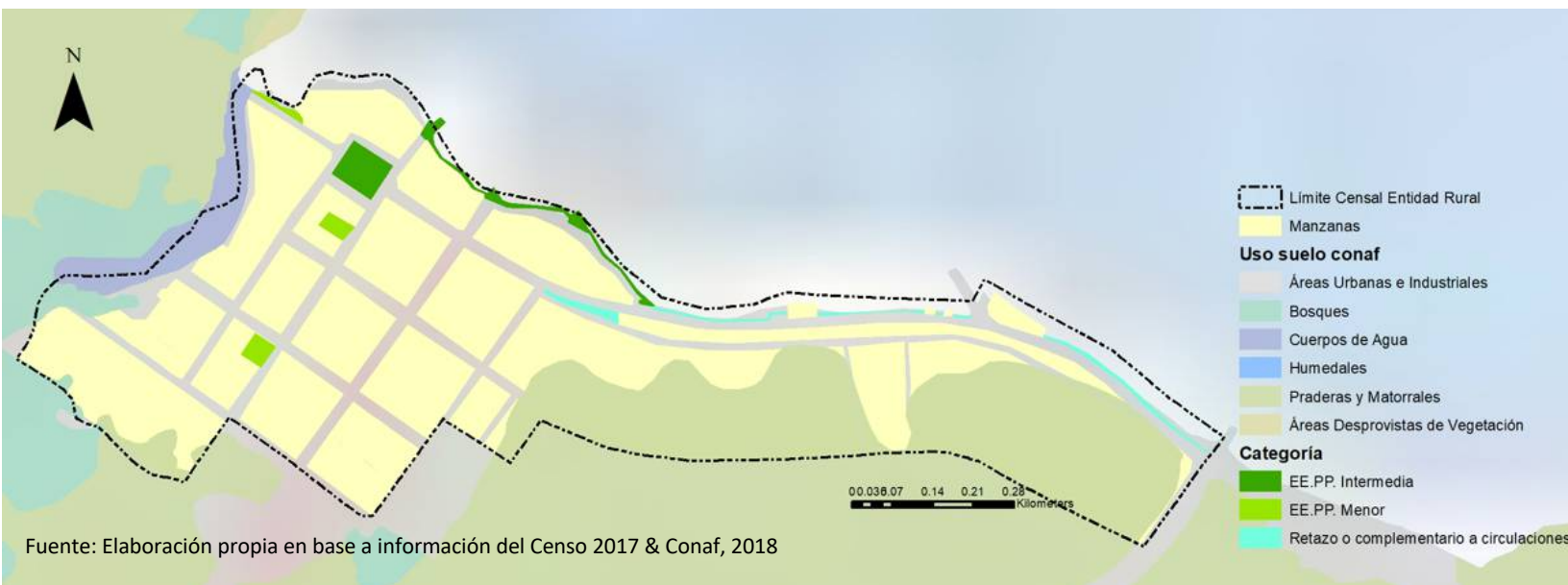
Figura 17. Distribución de superficie de EE.PP

| Categoría | Superficie m2 |
|----------------------|---------------|
| EE.PP. Intermedia | 5.962 |
| EE.PP. Menor | 2.302 |
| Retazo | 3.351 |
| Total general | 11.615 |



Fuente: Elaboración propia

Figura 18. Categoría de EE.PP. o áreas verdes en la localidad de Chacao



Fuente: Elaboración propia en base a información del Censo 2017 & Conaf, 2018



Caracterización, cobertura, problemáticas y/o tendencias de ocupación dentro del espacio público y áreas verdes intermedias y menores

La disposición territorial de EE.PP. o áreas verdes intermedias o de menor envergadura se presenta de forma concentrada en el sector costero de la localidad, al nor poniente de Chacao. Ambas tipologías se articulan en 6 unidades y concentran el 71% de la superficie destinada a EE.PP. o área verde. Al cruzar la información con los niveles de consolidación y/o estado de estos espacios se visualiza una mayor carencia en cuanto a la existencia de EE.PP. o áreas verdes asociadas a las dinámicas de barrio. La categoría de EE.PP. intermedios se visualiza en un buen estado de conservación en un 100% en donde las dos unidades identificadas presentan óptimas condiciones. Sus niveles de cobertura dada la envergadura de la unidad analizada tampoco presenten brechas o déficits aparentes.

La categoría de EE.PP. menores por otro lado, recae en 2 unidades concentradas en el sector nor poniente y 1 al sur, en donde tanto la multicancha como el mirador y la plaza presentan posibilidades de intervención y mejora. Sus coberturas presentan una condición similar a la de las áreas intermedias en donde abarcan prácticamente toda el área de la unidad censal. No obstante lo anterior la diversidad de programas presenta mayores déficits en la localidad en torno a contribuir a la activación del tejido social en torno al uso de plazas o parques.

Este contexto advierte limitadas opciones de intervención con el alcance del presente instrumento, en donde las mayores brechas recaen en un desafío para la planificación de la localidad en torno a su posible incorporación dentro de los límites urbanos vigentes (actualización PRC) y él como destinar una mayor cantidad de EE.PP. a escala barrial o interconectada dentro del tejido urbano que se estime óptimo a incorporar. No obstante lo anterior, desde el presente instrumento se podría considerar la inclusión de mejoras puntuales dentro del EE.PP. o áreas verdes existentes.

Los principales alcances frente a las problemáticas y/o tendencias de ocupación dentro de la localidad de Chacao, que son relevadas por la comunidad, se presentan desde la escala comunal, asociado al interés turístico del sector, como también desde una mirada ciudadana de quienes habitan estos espacios.

A escala comunal, las personas relevan el carácter de Chacao como un pueblo típico de la zona con un fuerte potencial turístico, lo cual refuerza su importancia con la construcción del nuevo puente, el cual posiciona a Chacao como el punto de entrada a la isla con un mayor flujo de personas de las que recibe actualmente. En este sentido la disposición de EE.PP. o áreas verdes es relevado como una oportunidad para entregar espacios de permanencia dentro de la localidad, potenciando el turismo de la zona.

Los ejemplos que se mencionan recaen en la importancia y necesidad de mejorar la señalética, en función de entregar información turística de la comuna y la isla en general, junto con posibilidad de información frente otros sitios de interés turístico y los medios por lo cual se puede acceder; como también como un medio desarrollo local, resaltando la idea de habilitar de mejor manera los puestos artesanales que utilizan la plaza actualmente con mejores de condiciones de habitabilidad.

Con el fin de potenciar el turismo en la zona norte de la isla, la comunidad también menciona que se podría mejorar y potencial la Costanera y la glorieta existente, EE.PP.. Estos espacios actualmente son valorados por la comunidad, pero se mencionan como posibles de potenciar y mejorar su mantención, en donde como ejemplo se menciona la continuidad de la costanera hacia Chacao Viejo (ejemplo relevado dentro del acápite de movilidad).

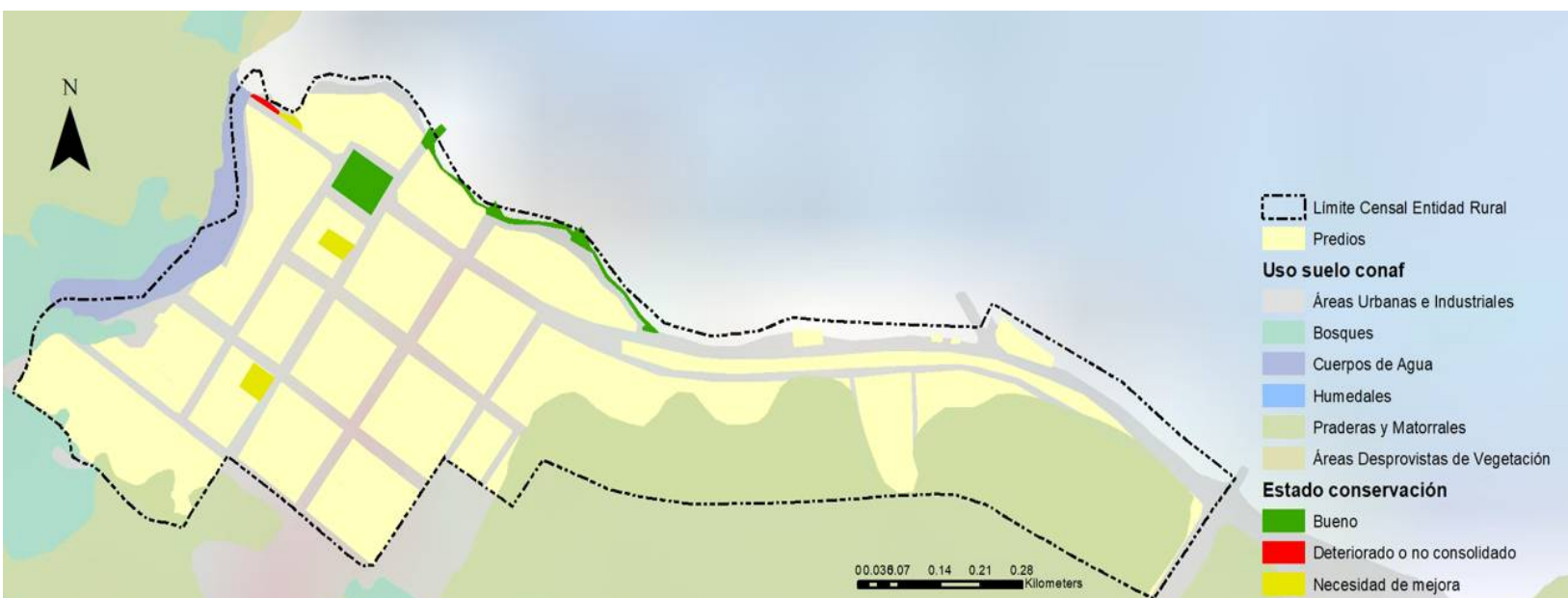
En la escala local la disposición de EE.PP. o áreas verdes presenta condiciones percibidas por la comunidad similares a las del área urbana de Ancud. En este sentido se visualiza como problemática relevante la baja diversidad programática en los espacios existentes, en donde se relevan desde diversas instancias la falta de infraestructura de soporte para usuarios en edad temprana o jóvenes.

A la falta de espacios disponibles que fomenten el uso del espacio público de niños y niñas, se suma la consideración de infraestructura de resguardo frente a las condiciones climáticas, aspecto no considerado dentro el diseño actual del EPM en la localidad.

La necesidad o requerimientos de espacios techados también es mencionado dentro del proceso participativo del presente estudio, asociado a los espacios deportivos, los cuales también se visualizan como insuficientes dentro de la localidad. Cabe destacar que se menciona por la comunidad la falta de sentido de pertenencia de los EE.PP. existentes por parte de la comunidad, condición que se presume aumenta la falta de cuidado en el uso de estos espacios, como también contribuye al mal uso de estos (por ejemplo basura en la playa).

Por último en la localidad de Chacao también se percibe el aumento de iluminación y la posibilidad de inclusión de especies nativas en áreas verdes como posibles mejoras dentro de su infraestructura de EE.PP. o áreas verdes, destacando la posibilidad de aumentar la cantidad de EE.PP. disponible en función de la cantidad de espacio disponible no consolidada (terrenos que actualmente no disponen de la condición de BNUP).

Figura 20. Estado de conservación y habilitación de áreas verdes menores e intermedias



Fuente: Elaboración propia en base a información del Censo 2017 & Conaf, 2018



Quetalmahue

Sistema de espacio público y áreas verdes, caracterización, cobertura, problemáticas y/o tendencias de ocupación

El sistema de áreas verdes de la localidad de Quetalmahue cuyo desarrollo se encuentra muy por limitado en superficie frente a los límites de su unidad censal, presenta un fuerte componente natural a praderas y matorrales, junto con el borde costero propiamente tal. En este caso la composición de la localidad recae en un número acotado de manzanas por lo que sus EE.PP. o áreas verdes también son limitados, presentando un total de 791m², divididos entre una plaza de menor envergadura y retazo asociados a las circulaciones frente al borde costero. Si bien para esta localidad el indicador recae en 7,4 hab/ha (por debajo los estándares internacionales), el tamaño de la localidad no permite advertir brechas relevantes asociadas a esta medición.

La plaza existente, categoriza como de EE.PP. Menor cuenta con 450 m² aproximadamente la cual se encuentra en buen estado de conservación, ubicándose en el extremo poniente del área consolidada con usos mayoritariamente residenciales. Los niveles de cobertura, dada la envergadura del sector consolidado no presentan brechas significativas de ser cubiertas.

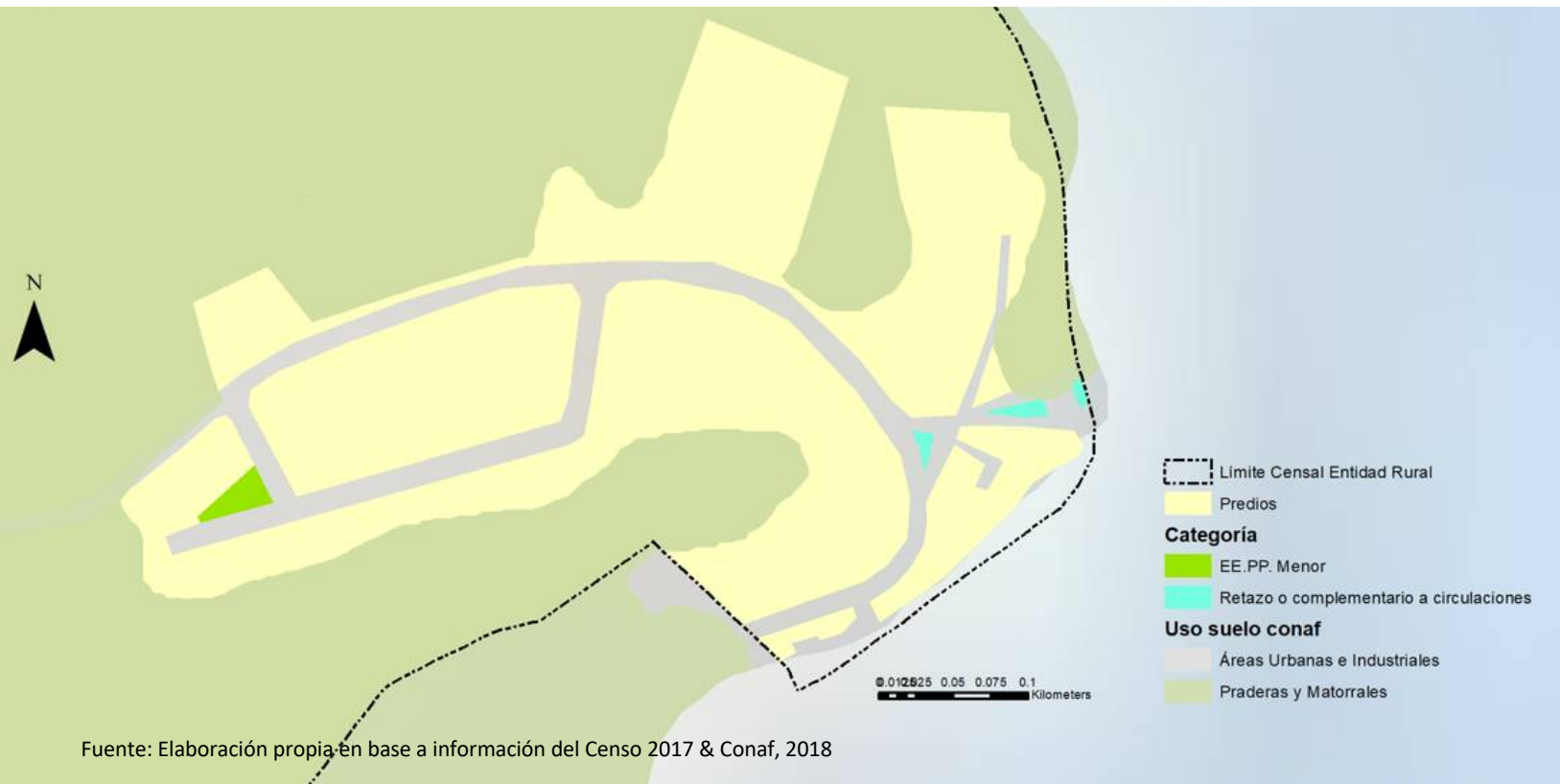
El contexto local permite advertir pocas posibilidades de intervención desde la elaboración del presente instrumento asociado a la información desarrollado durante el presente apartado, sin embargo resulta relevante abordar las principales problemáticas o tendencias de ocupación que son visibilizadas por la comunidad.

De manera similar a Chacao, Quetalmahue también mantiene un rol importante dentro de actividad turística de la comuna. Dentro del proceso de participación es mencionado como la puerta de acceso a la Península de Lacuy, condición que se visualiza como un fuerte potencial de desarrollo. El rol de los EE.PP. o áreas verdes en este sentido, se encuentra fuertemente relacionado en mejorar las condiciones de señalética asociado tanto a la visibilidad de la localidad (se menciona la ausencia de letrero que indique Quetalmahue por ejemplo), como también a información de sectores turísticos o posibilidades de desplazamientos que se encuentre visible para turistas y residentes (mencionando que actualmente se cuenta con espacio para esta función).

Dentro de los EE.PP. áreas verdes existente el refugio peatonal asociado al transporte público se visualiza como un punto de encuentro importante, posible de ser mejorado y potenciado en articulación con la capilla y la plaza, sectores que se mencionan como relevantes para la comunidad y que actualmente presentan necesidad de mejoras.

Las principales problemáticas relevadas por la comunidad recaen en la falta de iluminación de los EE.PP., ausencia de espacios para practicar deportes, escasa infraestructura de soporte para la recreación y esparcimiento (también relevante la falta de espacios para los niños y niñas del sector), como también la presencia de basura. Frente a este último tema se destaca como algo positivo la disposición de un punto limpio en la localidad.

Figura 21. Categoría de áreas verdes área entidad Censal Quetalmahue



Fuente: Elaboración propia en base a información del Censo 2017 & Conaf, 2018

Listado preliminar espacios público y áreas verdes intermedias y menores

| Localidad o macrosector | Nombre | Categoría | Estado | TIPO | Superficie |
|-------------------------|--|-------------------|--------------|----------------------|------------|
| Bellavista | MULTICANCHA BELLAVISTA 1 | EE.PP. Intermedia | Funcional | EQUIPAMIENTO BARRIAL | 2.300 |
| Bellavista | PLAZOLETA + SEDE BELLAVISTA 2 | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 883 |
| Bellavista | PLAZOLETA CIRCUNVALACIÓN 1 | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 1.358 |
| Bellavista | PARQUE BELLAVISTA LOTE A | EE.PP. Mayor | Funcional | | 15.669 |
| Bellavista | | EE.PP. Menor | Inutilizable | | 625 |
| Bellavista | Plaza Aldeas Infantiles | EE.PP. Intermedia | Inutilizable | | 3.108 |
| Bellavista | Bellavista 4 | EE.PP. Intermedia | Inutilizable | | 2.426 |
| Bellavista | PLAZOLETA Y MULTICANCHA V. PORTAL DEL ARCHIPIELAGO | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 3.058 |
| Bellavista | PLAZOLETA + SEDE BELLAVISTA 3 | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 5.100 |
| Bellavista | | EE.PP. Menor | Inutilizable | | 541 |
| Bellavista | MIRADOR CAUPOLICAN | EE.PP. Menor | Deteriorado | MIRADOR BARRIAL | 307 |
| Bellavista | PLAZOLETA PEPITA MANNIS | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 380 |
| Bellavista | PLAZOLETA PRACTICANTE ARANEDA | EE.PP. Menor | Inutilizable | PLAZOLETA BARRIAL | 788 |
| Bellavista | ÁREA VERDE ENTRADA BELLAVISTA | EE.PP. Intermedia | Inutilizable | ÁREA VERDE | 3.316 |
| Bellavista | PLAZOLETA CVD BELLAVISTA | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 1.154 |
| Bonilla | ARENA GRUESA BORDE COSTERO + ANFITEATRO | EE.PP. Mayor | óptimo | BORDE COSTERO | 22.205 |

| Localidad o macrosector | Nombre | Categoría | Estado | TIPO | Superficie |
|-------------------------|---|-------------------|--------------|----------------------|------------|
| Bonilla | PLAZOLETA ANTONIO BURR | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 611 |
| Bonilla | PARQUE PIEDRA BLANCA | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PARQUE | 6.188 |
| Bonilla | | EE.PP. Menor | Inutilizable | | 1.149 |
| Bonilla | PLAZOLETA VILLA SEBASTIANA | EE.PP. Menor | Funcional | PLAZOLETA BARRIAL | 601 |
| Bonilla | | EE.PP. Menor | Inutilizable | | 248 |
| Bonilla | TRIANGULO COSTANERA NORTE | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 451 |
| Bonilla | PLAZOLETA PASAJE CUATRO | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 550 |
| Bonilla | MIRADOR LAS FLORES | EE.PP. Menor | Deteriorado | MIRADOR BARRIAL | 614 |
| Bonilla | PLAZOLETA VISTA HERMOSA | EE.PP. Intermedia | Funcional | PLAZOLETA BARRIAL | 3.152 |
| Bonilla | PLAZOLETA LAS ROSAS | EE.PP. Intermedia | Funcional | PLAZOLETA BARRIAL | 1.580 |
| Bonilla | PLAZOLETA CASAMAR 1 | EE.PP. Menor | Inutilizable | PLAZOLETA BARRIAL | 706 |
| Bonilla | PLAZOLETA CASAMAR 2 | EE.PP. Menor | Inutilizable | PLAZOLETA BARRIAL | 475 |
| Bonilla | PLAZOLETA JORGE MABON | EE.PP. Menor | Inutilizable | PLAZOLETA BARRIAL | 439 |
| Bonilla | PLAZOLETA CASAMAR 3 | EE.PP. Menor | Inutilizable | PLAZOLETA BARRIAL | 897 |
| Bonilla | MULTICANCHA JOSÉ MUKE | EE.PP. Menor | óptimo | EQUIPAMIENTO BARRIAL | 1.068 |
| Bonilla | MIRADOR CERRO HUEINHUEN | EE.PP. Intermedia | Funcional | MIRADOR | 3.418 |
| Bonilla | PLAZOLETA CASAMAR 4 | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 1.569 |
| Bonilla | PLAZOLETA ORENSE | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 586 |
| Bonilla | PLAZOLETA ORENSE LA CORU | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 459 |
| Bonilla | PLAZOLETA DEPORTIVA JOSÉ MUCKE | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 409 |
| Bonilla | MIRADOR MADRE PAULINA | EE.PP. Menor | Inutilizable | MIRADOR BARRIAL | 525 |
| Bonilla | PARQUE SOR GISELLA (CAMPAMENTO CERRADO) | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 2.285 |

| Localidad o macrosector | Nombre | Categoría | Estado | TIPO | Superficie |
|-------------------------|---|-------------------|--------------|-------------------|------------|
| Bonilla | Parque Vista Hermosa (campamento cerrado) | EE.PP. Intermedia | Inutilizable | PLAZOLETA BARRIAL | 5.277 |
| Bonilla | FUERTE SAN ANTONIO | EE.PP. Intermedia | Funcional | PATRIMONIO | 4.336 |
| Bonilla | PLAZOLETA FUERTE REAL | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 314 |
| Bonilla | POLVORÍN FUERTE SAN CARLOS | EE.PP. Mayor | Deteriorado | PATRIMONIO | 11.781 |
| Caicumeo | PLAZOLETA Y MULTICANCHA NELSON BUSTAMANTE | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 1.659 |
| Caicumeo | PLAZOLETA PENINSULA DE LACUY 1 | EE.PP. Menor | Inutilizable | PLAZOLETA BARRIAL | 913 |
| Caicumeo | PLAZOLETA MONCOL | EE.PP. Menor | Funcional | PLAZOLETA BARRIAL | 1.027 |
| Caicumeo | PLAZOLETA +SEDE PENINSULA DE LACUY | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 1.941 |
| Caicumeo | PLAZOLETA + SEDE VILLA ROSAURA | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA COMUNAL | 3.837 |
| Caicumeo | PLAZOLETA CHILOÉ MÁGICO | EE.PP. Intermedia | Funcional | PLAZOLETA COMUNAL | 4.575 |
| Caicumeo | PLAZOLETA + MULTICANCHA ALTO CARACOLES | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 2.540 |
| Caicumeo | PLAZOLETA + SEDE VILLA LAS ARTES | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 869 |
| Caicumeo | | EE.PP. Menor | Inutilizable | | 438 |
| Caicumeo | PLAZOLETA VILLA VOLCANES 2 | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA COMUNAL | 1.793 |
| Caicumeo | PLAZOLETA VILLA VOLCANES 1 | EE.PP. Menor | óptimo | PLAZOLETA BARRIAL | 929 |
| Caicumeo | PLAZOLETA + SEDE VILLA BOSQUE CHILOÉ | EE.PP. Menor | óptimo | PLAZOLETA BARRIAL | 748 |
| Caicumeo | PLAZOLETA FRANCISCO JAVIER CAVADA | EE.PP. Menor | Inutilizable | PLAZOLETA BARRIAL | 882 |
| Caicumeo | PLAZOLETA VILLA ISLA MÁGICA | EE.PP. Intermedia | Funcional | PLAZOLETA BARRIAL | 2.094 |
| Caicumeo | | EE.PP. Menor | Deteriorado | | 483 |
| Caicumeo | PLAZOLETA VILLA LOS LAGOS 1 | EE.PP. Menor | Funcional | MIRADOR | 274 |
| Caicumeo | PLAZOLETA FEDERICO MUCKE | EE.PP. Menor | óptimo | PLAZOLETA BARRIAL | 562 |

| Localidad o macrosector | Nombre | Categoría | Estado | TIPO | Superficie |
|-------------------------|-----------------------------------|-------------------|--------------|----------------------|------------|
| Caicumeo | HUMEDAL PENINSULA DE LACUY | EE.PP. Intermedia | Inutilizable | HUMEDAL | 3.560 |
| Caicumeo | PLAZOLETA ALTO CARACOLES 1 | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 1.143 |
| Caicumeo | PLAZOLETA SAN JUAN DE DIOS | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 235 |
| Caicumeo | PLAZOLETA + SEDE VILLA LOS LAGOS | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 503 |
| Caicumeo | PLAZOLETA + SEDE SAN JUAN DE DIOS | EE.PP. Menor | Funcional | PLAZOLETA BARRIAL | 745 |
| Caicumeo | Plazoleta Villa Bosque Chiloé | EE.PP. Menor | | PLAZOLETA COMUNAL | 859 |
| Centro | PLAZOLETA CARABINEROS | EE.PP. Intermedia | Funcional | PATRIMONIO | 1.716 |
| Centro | PLAZOLETA LOS LEONES | EE.PP. Menor | Funcional | PLAZOLETA COMUNAL | 441 |
| Centro | PLAZA DE ARMAS ANCUD | EE.PP. Intermedia | Funcional | PLAZA ARMAS | 4.412 |
| Centro | Paseo Borde Costanera | EE.PP. Mayor | Funcional | | 2.535 |
| Centro | Paseo Borde Costanera | EE.PP. Mayor | Funcional | | 4.569 |
| Centro | Plazoleta Goleta Ancud | EE.PP. Mayor | Funcional | | 2.370 |
| Centro | PLAZOLETA LAS AMERICAS | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 3.324 |
| Centro | | EE.PP. Mayor | Funcional | | 4.126 |
| Centro | PLAZOLETA JUAN WILLIAMS | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 1.019 |
| Centro | PLAZOLETA GOYCOLEA | EE.PP. Menor | Funcional | PLAZOLETA BARRIAL | 1.160 |
| Centro | | EE.PP. Intermedia | Inutilizable | | 1.080 |
| Centro | PLAZOLETA CARLOS BERENGER | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 813 |
| Centro | ESTACIÓN DE TRENES ANCUD | EE.PP. Menor | Inutilizable | PATRIMONIO | 672 |
| Centro | SEDE LOS ALERCES | EE.PP. Menor | Deteriorado | | 382 |
| Centro | MULTICANCHA LOS ALERCES | EE.PP. Menor | Deteriorado | EQUIPAMIENTO BARRIAL | 825 |
| Chacao | PLAZA DE CHACAO | EE.PP. Intermedia | Funcional | PLAZA ARMAS | 3.197 |
| Chacao | Paseo Costero Chacao | EE.PP. Intermedia | óptimo | | 2.764 |
| Chacao | MIRADOR LOS CISNES | EE.PP. Menor | Funcional | MIRADOR | 258 |
| Chacao | Multicancha | EE.PP. Menor | Funcional | | 851 |
| Chacao | Mirador HUILICHE | EE.PP. Menor | Funcional | | 243 |

| Localidad o macrosector | Nombre | Categoría | Estado | TIPO | Superficie |
|-------------------------|-----------------------------------|-------------------|--------------|-------------------|------------|
| Chacao | PLAZA JUEGOS CHACAO | EE.PP. Menor | Funcional | PLAZOLETA BARRIAL | 1.071 |
| Fátima | PLAZA COSTANERA | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA COMUNAL | 1.940 |
| Fátima | PLAZOLETA LOS POETAS | EE.PP. Menor | Funcional | PLAZOLETA BARRIAL | 1.082 |
| Fátima | PLAZOLETA FATIMA | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 497 |
| Fátima | PLAZOLETA LA BANCA | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 312 |
| Fátima | JULIO TORRES | EE.PP. Intermedia | Inutilizable | | 5.334 |
| Fátima | | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | | 2.158 |
| Fátima | PLAZOLETA SOLIDARIDAD | EE.PP. Intermedia | Funcional | PLAZOLETA BARRIAL | 3.771 |
| Fátima | PLAZOLETA SILVA HENRIQUEZ 1 | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 2.452 |
| Fátima | PLAZOLETA SILVA HENRIQUEZ 3 | EE.PP. Intermedia | Funcional | PLAZOLETA BARRIAL | 1.832 |
| Fátima | PLAZOLETA PUQUILLIGUE | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | MIRADOR | 2.797 |
| Fátima | PLAZOLETA SILVA HENRIQUEZ 2 | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 413 |
| Fátima | PLAZOLETA RIO PUDETO | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 309 |
| Pudeto alto | PLAZOLETA LAS ARAUCARIAS 2 | EE.PP. Intermedia | Funcional | PLAZOLETA BARRIAL | 1.867 |
| Pudeto alto | PLAZOLETA PUDETO | EE.PP. Menor | Inutilizable | PLAZOLETA BARRIAL | 321 |
| Pudeto alto | PLAZOLETA LAS ARAUCARIAS 1 | EE.PP. Menor | Funcional | PLAZOLETA BARRIAL | 250 |
| Pudeto alto | PLAZOLETA EL ROTO CHILENO | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA COMUNAL | 3.247 |
| Pudeto alto | PLAZOLETA DEPORTIVA VILLA CHILOÉ | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 1.250 |
| Pudeto alto | MIRADOR CALETA PUDETO | EE.PP. Menor | Deteriorado | MIRADOR | 155 |
| Pudeto bajo | PARQUE LAGUNA DE PUDETO BAJO | EE.PP. Mayor | Deteriorado | PARQUE | 30.297 |
| Pudeto bajo | TRIANGULO PUDETO BAJO | EE.PP. Intermedia | óptimo | PLAZA | 3.263 |
| Pudeto bajo | MUELLE PUDETO | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | MUELLE | 2.948 |
| Pudeto bajo | CIRCUITO DE HUMEDALES PUDETO BAJO | EE.PP. Mayor | Deteriorado | HUMEDAL | 340.689 |
| Pudeto bajo | MUELLE CALETA PUDETO | EE.PP. Intermedia | Funcional | BORDE COSTERO | 1.747 |

| Localidad o macrosector | Nombre | Categoría | Estado | TIPO | Superficie |
|-------------------------|---|-------------------|--------------|-------------------|------------|
| Pudeto bajo | PLAZOLETA EL JARDÍN | EE.PP. Menor | Funcional | MIRADOR | 364 |
| Pudeto bajo | PLAZOLETA LOS PEJERREYES | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 289 |
| Pudeto bajo | PLAZOLETA EL CHILOTE | EE.PP. Intermedia | Funcional | PLAZA | 5.285 |
| Pudeto bajo | PLAZOLETA PUDETO BAJO | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 1.902 |
| Pudeto bajo | PLAZOLETA LA EMERGENCIA | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 1.646 |
| Pudeto bajo | PLAZOLETA VILLA RÍO PUDETO | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 1.531 |
| Pudeto bajo | PLAZOLETA PUELDE 3 | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 306 |
| Pudeto bajo | PLAZOLETA PUELDE 2 | EE.PP. Menor | Inutilizable | PLAZOLETA BARRIAL | 148 |
| Pudeto bajo | PLAZOLETA PUELDE 1 | EE.PP. Menor | Inutilizable | PLAZOLETA BARRIAL | 481 |
| Pudeto bajo | MIRADOR PESCADORES | EE.PP. Menor | Deteriorado | MIRADOR | 585 |
| Pudeto bajo | PLAZOLETA CANCHA LOS HUASOS | EE.PP. Intermedia | Deteriorado | PLAZA | 1.257 |
| Pudeto bajo | PARQUE EX LINEA FÉRREA (CAMPAMENTO CERRADO) | EE.PP. Intermedia | Inutilizable | PLAZOLETA LINEAL | 2.496 |
| Pudeto bajo | ÁREA VERDE CANCHA HUASOS | EE.PP. Menor | Inutilizable | PLAZOLETA BARRIAL | 537 |
| Pudeto bajo | AV PRIVADA (ANIBAL PINTO/EL JARDÍN) | EE.PP. Intermedia | Inutilizable | PREDIO PRIVADO | 3.314 |
| QUETALMAHUE | PLAZOLETA QUETALMAHUE | EE.PP. Menor | Deteriorado | PLAZOLETA BARRIAL | 447 |



Comuna de Ancud

Elaboración del Plan de Inversiones en
Infraestructura de Movilidad y Espacio Público

CAPÍTULO IV

Proceso de Participación

Municipalidad de Ancud | Oficio Urbano | Noviembre 2024

Índice de contenidos

| | |
|--|----------|
| IV. PROCESO DE PARTICIPACIÓN | 3 |
| Construcción del mapa de actores | 4 |
| Sistematización entrevista a Departamentos Municipales | 5 |
| Metodología..... | 5 |
| Sistematización respuestas y temáticas desarrolladas | 6 |
| Principales ideas y temáticas relevantes..... | 8 |
| Sistematización entrevistas a actores claves | 10 |
| Sistematización mesas barriales | 14 |
| Metodología de las mesas barriales..... | 14 |
| Mesa barrial de Chacao..... | 15 |
| Mesa barrial de Ancud | 17 |
| Mesa barrial de Quetalmahue | 23 |
| Categorización de los actores claves que participaron en las mesas barriales | 24 |
| Sistematización de focus group | 26 |
| Metodología de los focus Group..... | 26 |
| Focus Group Ambiental | 27 |
| Focus Asociaciones Deportivas | 30 |
| Focus Group Género | 33 |
| Focus Group Juventud | 35 |
| Categorización de los actores claves que participaron en los focus group..... | 37 |
| Principales resultados de la encuesta en línea a escala comunal | 38 |
| Metodología..... | 38 |
| Percepción general del territorio comunal | 39 |
| Repartición de las respuestas por macrosectores | 43 |
| Macrosector Centro | 43 |

| | |
|------------------------------|-----------|
| Otros sectores rurales | 46 |
| Pudeto Bajo..... | 49 |
| Bellavista | 52 |
| Caicumeo | 55 |
| Fátima | 57 |
| Bonilla | 59 |
| Pudeto Alto | 61 |
| Quetalmahue y Chacao | 64 |
| Conclusiones | 64 |
| Anexos | 66 |
| Anexos encuesta | 66 |
| Listado organizaciones..... | 77 |

IV. Proceso de Participación

Construcción del mapa de actores

Como elemento clave del proceso de diagnóstico técnico y participativo para la elaboración de los instrumentos a generar, resulta imprescindible incluir la elaboración de un mapa de actores estratégicos, el cual es comprendido como un método para identificar personas, grupos y organizaciones con intereses significativos y legítimos en temas urbanos específicos.

El objetivo de esta herramienta es lograr una comprensión cabal de los roles y contribuciones de los diversos actores del territorio y su integración en acciones de recuperación. Esto es prerequisite fundamental para el éxito de un proceso participativo de gestión urbana.

Para recabar información sobre los actores relevantes se aplicó la siguiente metodología:

- **Información municipal:** Se solicitó al Municipio, por transparencia, un listado de las organizaciones vigentes y sus dirigentes, tanto territoriales como funcionales. Paralelamente, por medio del apoyo del SECLAN y Asesoría Urbana se fue obteniendo el contacto de los dirigentes, actores privados y autoridades públicas.
- **“Método bola de nieve”:** Una vez teniendo el listado inicial, se contactaron a sus dirigentes para consultar por datos respecto a otros/as actores vinculados a instituciones, servicios u organizaciones, sobre todo quienes son significativos para la comuna y no necesariamente cuentan con algún cargo de liderazgo.
- **Registro “in situ”:** Se complementó el registro con las organizaciones que participaron de las mesas de trabajo y focus group, pudiendo también ser incorporadas al listado de actores clave.

En el anexo se presenta el listado de actores clave identificados pertenecientes al sector de la sociedad civil, agrupaciones juveniles, juntas de vecinos, clubes deportivos, comunidades indígenas, comité de viviendas e instituciones públicas. Además, para cada actor se entrega información de la función desarrolladas en la zona y área de trabajo.

Sistematización entrevista a Departamentos Municipales

| Registro Entrevista Departamentos Municipales | |
|---|---|
| Fecha | Jueves 26 de septiembre 15:00 |
| Modalidad | Online a través de plataforma Zoom y Mentimeter |
| Participantes: | |
| Dirección de Medio Ambiente | Alfredo Caro |
| Dirección de Obras Municipales | Mario Hernández |
| Dirección de Turismo y Fomento Productivo | Leonor Herrera |
| Paisaje y Conservación | Juan Corrales |
| DIDECO | Carmen Godoy |
| Seguridad Pública | Claudia Placencio |
| SECPLAN | Javier Díaz |
| Oficina de la Juventud | Nicolás Bahamonde |
| Turismo | Nicolás Olave |
| Ornato y Espacios Públicos | Yasna Labra |
| SECPLAN | Marcela Fagerstron |
| Asesoría Urbana | María José Díaz |
| Oficio Urbano | Constanza Valenzuela / Paz Ruiz |

Fuente: Elaboración propia

Metodología

Se presentó en una primera instancia a la consultora Oficio Urbano y al equipo encargado del desarrollo del Plan de Inversiones en Movilidad y Espacio Público, entregando también información relevante sobre el proceso, las etapas y en qué consiste el instrumento a elaborar.

En una segunda etapa se trabajó con la plataforma Mentimeter en base a cuatro preguntas:

- *¿Qué elementos se deberían priorizar para el desarrollo de la Imagen Objetivo (IO) con relación a la movilidad?*
- *¿Qué elementos se deberían priorizar para el desarrollo de la Imagen Objetivo (IO), con relación a los espacios públicos?*
- *¿Qué tipo de estrategia debería abordar el desarrollo del PIIMEP en cuanto a periodicidad?*
- *¿Qué tipo de estrategia debería abordar el desarrollo del PIIMEP en cuanto a tipologías de proyectos?*

La dinámica de trabajo se centró en una conversación en base a las preguntas planteadas en donde se relevaron las diferentes opiniones de los asistentes contrastando ideas, planteando prioridades e identificando temáticas significativas para el desarrollo del presente instrumento de acuerdo a la visión y trabajo municipal local.

Sistematización respuestas y temáticas desarrolladas

| <i>¿Qué elementos se deberían priorizar para el desarrollo de la IO con relación a los espacios públicos?</i> |
|---|
| Electromovilidad |
| Accesibilidad |
| Movilidad Sustentable |
| Esparcimiento |
| Derecho a la ciudad |
| Deporte y Vida Sana |
| Diversión |
| Veredas adecuadas para peatones y calles adecuadas para vehículos |
| Semaforización |
| Pavimentos transitables |
| Identidad |
| Veredas adecuadas para peatones y calles adecuadas para vehículos |
| Iluminación |
| Modernidad |
| Seguridad |
| Conectividad |
| Ornamentación (flores, arbustos, etc.) |
| No hay una priorización al peatón, Ancud es una ciudad caminable, distancias recorribles peatonalmente |
| Urbanización |
| Visión Turística |
| Posibilidad de crecimiento de la ciudad hacia el sector de caracoles, mejoramiento del transporte |
| Ancud es una comuna con alta ruralidad, comuna con mayor concentración de figuras de protección, pero que no se visualizan dentro de lo urbano, necesitamos más infraestructura pública en los sectores rurales |
| Problema de transporte publica entre el sector urbano y rural, pues la ruralidad dinámica el centro de la ciudad |
| Conexiones entre la urbanidad y la ruralidad |
| Carencia de infraestructura en el sector rural |
| Transporte público, la mayor ocupación del transporte (micro) era ocupadas por jóvenes que se dirigen a los centros de estudios |
| Ausencia de jóvenes en el centro de Ancud, la mayoría de los jóvenes están en sus barrios, en las multicanchas |
| Los espacios públicos no permiten el desarrollo de comunidad (alto deterioro de las multicanchas y espacio público) |

| <i>¿Qué elementos se deberían priorizar para el desarrollo de la IO con relación a los espacios públicos?</i> |
|---|
| El espacio público no entrega derecho a la ciudad |
| Espacio público deteriorado o no consolidado |
| Ancud debería actualizar su mantención y pavimentación de sus vías |
| Falta de planificación urbana frente a la urbanización |
| La topografía dificulta la movilidad, Bonilla con caracoles desconectado |
| La calidad del espacio público debe mejorarse |
| Cómo velar por el cuidado del espacio público |
| Ancud amigable |
| Se debe considerar el uso, fomentar el uso, revitalizarlos |
| Ancud es caminable |
| Vehículos en centro urbano obstaculizan |
| Cultura de caminas más, fomentarlo |
| plan de uso a los espacios públicos |
| Plan de uso, activarlos, aprovechar que Ancud no está colapsado como un atributo |
| Posibilidad de activar con cerrar calles en periodos específicos para motivar el peatón |
| otra forma de ser ciudad, aprovechando los espacios que están disponibles |
| Subutilización del espacio público sobre todo en áreas residenciales, no hay espacios para el deporte |
| utilizar espacios que están abandonados en los espacios barriales, señalética de cuidados |
| pensar la ciudad para los ciudadanos |
| El turismo puede ser un problema, capacidad de carga, no estar preparada, primero pensar en la ciudad para el ancuditano, después en el turismo, turismo un componente más, amenaza actualmente |
| problema de accesibilidad a la ciudad |
| liberar el centro de estacionamientos |

| <i>¿Qué tipo de estrategia debería abordar el desarrollo del PIIMEP en cuanto a periodicidad?</i> |
|--|
| Proyectos deben estar aterrizados, el financiamiento es limitado para grandes proyectos |
| Abordable en lo técnico y financiamiento, pequeño y mediana envergadura, proyectos estratégicos, visibles pero no tan caros |
| proyectos de baja escala, vida urbanismo táctico, para evitar incivildades, por ejemplo bolardos, que eviten vehículos sobre veredas, proyecta orden ritmo y una lectura de unidad. |
| Mantención es importante, proponer iniciativas sostenibles en el tiempo |
| Pequeños ajustes pueden generar impacto, demarcación, pintura, paisajismo, etc. |
| Renovar podría ser una buena opción, menor inversión pero que tenga impacto |
| Proyectos baja escala enfocados a lugares prioritarios de intervención, para proyectos de gran escala se abordan vía planes maestros PRC, estudios de carga vial y otros de otras carteras MOP y MTT |
| Diferenciar la lógica del PIIMEP, frente a los grandes proyectos que ya están en otros instrumentos |
| Estrategia de mobiliario, reciclaje, intervenciones de mejoramiento |

| |
|--|
| Plan de trabajo para gestionar maneras más sustentables de renovación (ejemplo bancas reutilizables) vía anual |
| Articular los diferentes instrumentos, línea energética, PRC, etc. |
| PIIMEP BIANUAL |

| |
|--|
| ¿Qué tipo de estrategia debería abordar el desarrollo del PIIMEP en cuanto a tipologías de proyectos? |
| Que el PIIMEP contenga aspectos estratégicos de proyectos grandes, aportes municipales puntuales (por ejemplo, en el presupuesto municipal) |
| Urbanismo táctico, una lectura de ciudad. |
| Estudios enfocados a una imagen urbana propia y con alto compromiso turístico esto es definir mobiliario tipo, vereda tipo, señalética tipo, bolardo tipo, para con esos elementos propios generar proyectos |
| Reconversión de espacios públicos pero que respondan a una estrategia general |
| Priorizar iniciativas que fomenten el cambio de tendencias en el uso del espacio público. |
| Activar/potenciar los espacios públicos para fomentar su uso |
| Iluminación y articulación entre iniciativas |
| Mantenimiento de proyectos realizados, para que la gente se utilice |
| Que la gente lo reconozca como una ayuda local que afecte y mejore sus espacios |
| PIIMEP útil para las personas, para las comunidades territoriales, estrategia de uso del espacio público |

Principales ideas y temáticas relevantes

- **Visión para el desarrollo del PIIMEP**

Priorización del Peatón: Necesidad de diseñar veredas adecuadas y seguras, fomentando una cultura de movilidad peatonal que reconozca a Ancud como una ciudad caminable, impulsando una cultura que promueva el caminar más, mejorando la experiencia de movilidad a pie y reduciendo la obstrucción de vehículos, accidentes, etc.

Movilidad Sustentable: Impulsar la electromovilidad y el transporte público eficiente, con un enfoque en conexiones entre áreas urbanas y rurales, y mejorar la accesibilidad para todos los usuarios.

Mejora de Espacios Públicos: Renovación y mantenimiento de multicanchas y espacios públicos, asegurando que sean funcionales y atractivos para la comunidad, favoreciendo el esparcimiento y el deporte.

Conectividad y Seguridad: Mejorar la semaforización, iluminación y pavimentos para garantizar la seguridad de peatones y ciclistas, creando entornos más seguros y accesibles.

Identidad y Visión Turística: Integrar elementos de identidad local en la ornamentación y el diseño urbano, potenciando la atracción turística de la ciudad, pero relevante al residente como prioridad.

Inclusión de Jóvenes: Desarrollar espacios y actividades que atraigan a los jóvenes de Ancud, fomentando su participación en la comunidad y el uso de los espacios públicos.

Derecho a la Ciudad e inclusión: Asegurar que todos los habitantes, independientemente de su ubicación (urbana o rural), tengan acceso a servicios y espacios públicos de calidad, como también velar por la

accesibilidad de todos los espacios públicos, actualmente subutilizados y deteriorados. Abordar los problemas de accesibilidad en la ciudad, asegurando que todos los ciudadanos, independientemente de su ubicación, puedan disfrutar de los espacios públicos.

Desarrollo Comunitario: Fomentar el desarrollo de una comunidad activa y conectada, promoviendo la interacción social y el fortalecimiento del tejido social a través de espacios compartidos.

Equilibrio entre Ciudad y Turismo: Enfocar el desarrollo del espacio público en beneficio de los ciudadanos antes de considerar el turismo, gestionando adecuadamente la capacidad de carga turística para no comprometer la calidad de vida de los ancuditanos.

Descongestión del Centro: Liberar el centro de estacionamientos para facilitar el flujo peatonal y mejorar la experiencia en los espacios públicos, convirtiendo el espacio urbano en un lugar más amigable.

- **Estrategia para el desarrollo del PIIMEP:**

Enfoque en Proyectos de Baja Escala: Priorizar intervenciones de pequeña y mediana envergadura que sean accesibles en términos técnicos y financieros, permitiendo realizar mejoras visibles sin requerir grandes inversiones.

Rediseño de Espacios: Aprovechar los espacios disponibles y abandonados, especialmente en áreas residenciales, para actividades deportivas y comunitarias, mejorando la señalética y la seguridad. Optar por estrategias de renovación que requieran menor inversión pero que generen un efecto positivo y visible en la comunidad.

Activación de Espacios Públicos: Fomentar el uso y la revitalización del espacio público a través de planes específicos que promuevan actividades y eventos, y permitan cerrar calles temporalmente para priorizar el uso peatonal.

Sostenibilidad y Mantenimiento: Asegurar que los proyectos propuestos sean sostenibles a largo plazo, con un énfasis en la mantención continua y el cuidado de las intervenciones realizadas.

Intervenciones Tácticas: Implementar soluciones urbanas tácticas, como la instalación de bolardos para evitar que los vehículos obstruyan las veredas, lo que ayuda a mejorar el orden y la cohesión urbana. Implementar enfoques de urbanismo táctico que permitan una lectura más efectiva de la ciudad, facilitando intervenciones rápidas y adaptativas que mejoren los espacios públicos. Reconocer que pequeños cambios, como la demarcación de espacios, pintura o paisajismo, pueden tener un impacto significativo en la calidad de los espacios públicos.

Diferenciación de Estrategias: Aclarar la lógica del PIIMEP en contraste con otros grandes proyectos que se gestionan a través de diferentes instrumentos, asegurando que tenga un enfoque único y específico.

Articulación de Instrumentos: Integrar diferentes líneas de acción y programas existentes, como la línea energética y otros instrumentos, para optimizar recursos y esfuerzos.

Periodicidad Anual-Bianual: Establecer una frecuencia anual-bianual para la implementación del PIIMEP, permitiendo una evaluación constante y ajustes en la planificación según sea necesario.

Identidad Urbana y Compromiso Turístico: Desarrollar estudios que promuevan una imagen urbana coherente, definiendo elementos como mobiliario, veredas, señalética y bolardos que refuercen la identidad local y atraigan al turismo.

Sistematización entrevistas a actores claves

Como parte de las participaciones ciudadanas se realizaron 4 entrevistas a actores claves de distintos ámbitos urbanos, los cuales están relacionados con la movilidad de la comuna de Ancud.

| | Empresa o institución | Cargo o proyecto | Nombre | Fecha |
|---|------------------------|------------------------------|--------------------|--------------------|
| 1 | Empormontt | Encargado de proyectos | Jean Paul Jouannet | Viernes 18 octubre |
| 2 | Alto Bellavista | Proyecto ensanche bellavista | Ramón Velásquez | Viernes 18 octubre |
| | | | Karla Krisel | Viernes 18 octubre |
| 3 | Seremi MTT | Contraparte MTT en el PIIMEP | Walter Viveros | Martes 22 octubre |
| 4 | Colegio de Arquitectos | Presidenta DZ Chiloé | Paula Bastías | Lunes 21 octubre |

Nota: Cabe precisar que se contactó también a la Seremi Vivienda y a la Constructora Bedecaratz (a cargo de proyectos de vivienda social en la comuna) sin lograr concretar estas entrevistas.

Para la realización de dichas entrevistas, se formuló una pauta de preguntas, que estaba enfocada en conocer la visión de los entrevistados con respecto a la situación actual de los espacios públicos y de movilidad, con respecto a las debilidades, principales brechas, fortalezas, temas claves a rescatar. Además, se les consulta desde la visión de la institución o la empresa donde trabaja, como pueden influir en la movilidad y el espacio público. Por último, la entrevista se enfoca en la perspectiva del entrevistado, y su visión sobre el futuro del territorio comunal y los principales aspectos a preservar.

Se pidió a cada participante firmar un consentimiento informado antes de proceder a la entrevista. Cabe precisar que uno de los actores entrevistados solicitó que sus respuestas no fueran publicadas.

Las entrevistas fueron transcritas, sistematizadas, y luego analizadas por cada una de las preguntas que se han formulado. Los resultados de la sistematización son los siguientes:

| Preguntas | Respuesta sistematizadas | | |
|---|---|---|--|
| ¿Cuáles son las principales debilidades que detecta con respecto a la infraestructura de movilidad y EEPP, en la comuna de Ancud? | Podría haber un boom inmobiliario como el de Castro, pero sin planificación (PRC) | Falta de espacio en los perfiles, se le debería dar cabida a todos los medios de transportes. | Accesos a la playa, como un elemento futuro a discutir |
| | El centro está saturado de automóviles, hay que devolverle el espacio al peatón. Los estacionamientos también son un problema. | Ancud requiere el reordenamiento de las calles, de las vías | Para peatón en los caminos rurales es complejo, no hay espacio para caminar. |
| | El hospital no tiene una conexión vial buena, falta un bypass | Requiere de una red de ciclovías | En la parte urbana, el estado de las calles es malo. En especial las arterias de la ciudad, como Prat. |
| | No hay un espacio donde ir con la familia- Falta un espacio de gran tamaño, como un parque metropolitano, donde ir hacer trekking, poder comer. | Prioridad al peatón | En Prat, además del mal estado están las dificultades para caminar en las veredas, por obstáculos como autos |
| | | Catastro escaleras, su accesibilidad, dado la forma de terrazas de Ancud | |
| | | lcuevas@mtt.gob.cl, para | |

| | | | |
|---|---|--|--|
| | Falta un espacio techado, con temperatura, para el invierno. En Castro tienen el mall | ver el tema de la falta de transporte público | estacionados. Hay unas casas que quedaron hundidas con el terremoto y no se puede caminar bien Los espacios públicos están tomados por personas en situación de calle. Se sacan los techos (propietarios) para que no ocupen este tipo de lugares. Monumentos nacionales también están tomados. |
| ¿cuáles serían las principales brechas? | Conectividad ante la emergencia; hoy, toda la conexión de Ancud pasa por el centro y la costa. Debe haber una conexión por detrás del hospital. Hoy es más fácil hacer caminos debido a que los propietarios son muy pocos. Espacios públicos techados | Falta de orden del transporte público, zonas de exclusión | En el área urbana, el estado de calles y veredas. En el área rural el espacio no hay peatón en las vías. La ciudad no tiene una ruta alternativa para entrar o salir, en especial en la zona del hospital. Esta ruta también serviría como conexión para no pasar por el centro de la ciudad. Todo lo relacionado con el turismo no tiene un desarrollo adecuado. |
| ¿Cuáles son las principales fortalezas que detecta con respecto a la infraestructura de movilidad y EEPP, en la comuna de Ancud? | | Área céntrica y costanera, sacar provecho a cosas que se pueden hacer con el PIMEP. Rodado, letreros, paraderos, basureros. El PIMEP de Puerto Montt no es tan bueno, porque hay proyectos que jamás se van a realizar. | Espacio para esparcimiento y áreas verdes. Entorno verde. La mantención de las áreas verdes es sencillo, ya que llueve (con respecto al riego). |
| ¿Cuáles serían los temas claves a rescatar/resguardar en territorio comunal? | La planificación debe reconocer el agua y la lluvia | Preocuparse del transporte público, de los paraderos, la relación con el clima es muy importante. | El patrimonio natural y arquitectura |
| ¿cómo pueden influir en la movilidad y los espacios públicos del territorio comunal de Ancud? (competencias autoridades públicas, | Entender la integración urbana, no desde el punto de vista del MINVU. Sino, desde la vinculación de las viviendas con el espacio público, un parque. En este caso la | Nosotros no hacemos proyectos, pero nos interesa hacer zonas de tránsito calmadas en los colegios. | En las distintas actividades de participación. Por ejemplo en el Plan Regulador o con la municipalidad en |

| | | | |
|--|--|--|--|
| impacto o interés de los privados) | inmobiliaria, propiedad de Rodrigo R, está dispuesta donar 10% del terreno de 60 Ha para este parque. El terreno son 14 ha urbana y 46 ha rurales. 12 ha tienen concesión sanitaria. Se contrato a Rubén Pecci urbanista argentino y Edward Rojas (premio nacional) para ver el tema de las viviendas. | | distintas temáticas urbanas. |
| ¿Como ven el desarrollo del territorio comunal a futuro? | Vienen muchas infraestructuras grandes, como el Hospital y el puente, y se necesita planificación. Se suma a la migración de sectores rurales, por la falta de agua. | Se necesitan buses para seguir creciendo, sobre todo por el hospital de Ancud, donde es pendiente. Necesitan buenas veredas y ciclovías. Los perfiles hoy no lo permiten. Para ese sector está creciendo la comuna de Ancud, con jardines infantiles, vivienda, entre otros. | Complejo sin un instrumento de planificación actualizado (PRC). |
| ¿Cuáles son los aspectos a preservar? | Las quebradas, como elemento natural | | Humedales, arboles, flora y lo que queda de arquitectura La importancia del peatón, es considerando la tradición de caminar en el campo. |
| Otro punto a compartir | La oportunidad de actualizar el PRC se perdió, sobre todo en el tema de recursos. Familias históricas, están dispuestas a donar terreno para mejorar la conectividad, pero a cambio debe permitirse la subdivisión de los terrenos. Pero también es difícil donar terrenos, ya que la Ley es compleja. Falta finalización, muchas personas corren sus cercos a los EP, e impiden la circulación peatonal por las veredas. Cambian postes de luz, dejan escombros y no vuelven a pavimentar. | Dejar la terraza donde llega toda la gente ordenada: Paraderos, carpeta rodado, señalética, baños públicos. El PIMEP es una buena herramienta para hacer eso, de manera rápida. Sería bueno incluir toda la movilidad rural En las zonas rurales los paraderos no tienen accesibilidad universal | El tema patrimonial es muy potente en Ancud, fue la capital cultural de Chiloé, pero ha decaído. Es importante darle un impulso. La escenografía de Ancud (ciudad) es muy importante. Las viviendas sociales no respetan las tradiciones del lugar, por ejemplo la de plantar en los sitios. |

Este análisis revela una serie de problemas complejos que afectan tanto la movilidad como la calidad de los espacios públicos en Ancud. Entre las principales debilidades detectadas destacan:

- Falta de planificación urbana y vial adecuada.
- Congestión vehicular, infraestructuras viales en mal estado, y necesidad urgente de un bypass para mejorar la conectividad.
- Escasez de espacios públicos y recreativos, tanto al aire libre como bajo techo, especialmente en invierno.
- Ausencia de infraestructura para movilidad sostenible, como ciclovías y espacios peatonales seguros, tanto en zonas rurales como urbanas.
- Problemas sociales que afectan el uso de los espacios públicos, como la ocupación por personas en situación de calle.

Las entrevistas revelan varias brechas significativas en la infraestructura de movilidad y espacio público.

- Conectividad insuficiente y falta de rutas alternativas, especialmente para situaciones de emergencia.
- Falta de espacios públicos techados, lo que limita las actividades recreativas en climas adversos.
- Desorden en el transporte público, lo que puede afectar la equidad en el acceso a servicios.
- Mal estado de calles y veredas en la zona urbana, que compromete la seguridad y la accesibilidad.
- Inseguridad peatonal en las áreas rurales, donde los peatones no tienen espacio en las vías.
- Falta de desarrollo de una ruta alternativa que descongestione el centro y mejore el acceso al hospital.

En las fortalezas, se destaca la costanera, el espacio para generar áreas verdes y la facilidad de mantención; y los temas claves a resguardar es el patrimonio natural y arquitectónico, que está directamente vinculado con los aspectos a preservar: quebradas, humedales, flora y fauna.

En las entrevistas se destacan varios puntos clave sobre el futuro del desarrollo del territorio comunal de Ancud, con oportunidades importantes, pero también desafíos:

- Grandes infraestructuras como el hospital y el puente transformarán la conectividad y los servicios de Ancud, pero requerirán una planificación cuidadosa para evitar el desorden urbano y aprovechar al máximo su potencial.
- La migración desde áreas rurales debido a la falta de agua está incrementando la presión sobre la infraestructura urbana, lo que genera la necesidad de prever un crecimiento ordenado en la ciudad.
- El sistema de transporte público es inadecuado para las necesidades actuales y futuras, especialmente en áreas de expansión como la zona del hospital, donde se requieren soluciones de movilidad eficaces.
- El crecimiento en torno al nuevo hospital es una oportunidad de crear una nueva centralidad, pero sin planificación puede generar desorden urbano.
- La falta de un PRC actualizado es un obstáculo importante para gestionar el crecimiento de Ancud de manera sostenible y equilibrada.

Sistematización mesas barriales

| Registro de participantes Mesas Barriales | | | | | | |
|---|----------|---------|-----------------------------|---------|---------|-------|
| Mesa barrial | Fecha | Horario | Lugar | Hombres | Mujeres | Total |
| Chacao | 09.10.24 | 16:00 | Delegación Municipal | 4 | 3 | 7 |
| Ancud | 10.10.24 | 11:00 | Salón multiuso Adulto Mayor | 14 | 14 | 28 |
| Quetalmahue | 10.10/24 | 15:00 | Casa Ermita | 3 | 1 | 4 |

| | | | |
|--------------|-----------|-----------|-----------|
| Total | 21 | 18 | 39 |
|--------------|-----------|-----------|-----------|

Metodología de las mesas barriales

Las mesas barriales tuvieron como objetivo levantar los principales problemas de la comuna en materia de movilidad y espacio público, identificando aquellas que resultaban más significativas para los vecinos y vecinas de los distintos territorios, y por otra parte, identificar posibles oportunidades propias del territorio comunal de Ancud.

Para esto, las mesas se estructuraron de la siguiente forma:

1. Inscripción de los participantes (acompañados de un café) mientras se espera la llegada de los vecinos para comenzar.
2. Bienvenida y presentación habilitante del equipo consultor, explicando qué es un PIIMEP, las etapas de la consultoría y el objetivo de la instancia de participación.
3. Reunión de los participantes alrededor de una mesa para dialogar en torno a la pregunta *¿Cuáles creen que son los problemas que afectan a la comuna de Ancud en temas de movilidad y espacio público?*
4. El facilitador, mediando la conversación, solicita que los participantes identifiquen en una ficha los principales problemas y las principales oportunidades que ven en materia de movilidad y espacio público.
5. Una vez que los participantes han llenado de forma individual su ficha, se le solicita a cada uno y una de los vecinos exponer y compartir su visión e ideas.
6. Se ubican en un mapa de cada sector - Chacao, Ancud y Quetalmahue - los aspectos claves que fueron identificados.
7. Cuando los distintos grupos han terminado su trabajo, el equipo consultor da por finalizado la instancia, agradeciendo la participación y despidiendo a los vecinos y vecinas.

Mesa barrial de Chacao

Figura 1. Mapa colectivo y fotos, Mesa barrial de Chacao



Fuente: Elaboración propia

| Problemas identificados | Frecuencia |
|--|------------|
| Falta de señalética de información turística | 3 |
| Mejorar la costanera (limpieza de playa, jardines) | 1 |
| Falta de sentido de pertenencia para el cuidado de los espacios públicos | 1 |
| Ruta 5 muy deteriorada al igual que ruta w-135 | 1 |
| Adaptaciones urbanas-rurales para el acceso universal | 1 |
| Falta de conectividad rural | 2 |
| Mejoramiento de vías urbanas | 1 |
| Poca Seguridad vial y señaléticas | 2 |

| Problemas identificados | Frecuencia |
|--|------------|
| Falta Espacios Deportivos | 2 |
| Falta de espacios para niños y adolescentes | 2 |
| Falta de Veredas | 3 |
| Poca locomoción Chacao-Ancud y Ancud-Chacao | 2 |
| Falta de aceras en los sectores rurales | 2 |
| Asfalto por las diferentes calles de Chacao (Buscar alternativas al asfalto) | 1 |
| No hay locomoción pública | 3 |
| Falta de Semáforos | 1 |
| Locomoción actual cara, pocos horarios, no hay cobertura | 2 |
| Falta de reductores de velocidad | 1 |
| Playa sucia | 1 |
| Espacios poco iluminados | 1 |

| Oportunidades identificadas | Frecuencia |
|---|------------|
| Chacao es un pueblo típico de Chiloé, bonito, turístico | 1 |
| Sacar más provecho a la costanera y la glorieta | 1 |
| Con la llegada del puente la ruta 5 debe mejorar | 1 |
| Potenciar el turismo en sector norte de la Isla | 1 |
| Amplios sectores para implementar espacios públicos | 1 |
| Adaptaciones pertinentes por ciudad | 1 |
| Ciclovías | 3 |
| Espacios techados para deporte | 3 |
| Plantación nativos en áreas verdes | 1 |
| Mejorar la locomoción interna | 1 |
| Espacios iluminados | 1 |

- **Síntesis de los aspectos claves en la mesa barrial de Chacao**

- Los problemas más frecuentes identificados se relacionan con la falta de conectividad entre la localidad de Chacao y Ancud, esto por la falta de transporte público accesible y frecuente que permita mantener ambos sectores de la comuna interrelacionados.
- Al mismo tiempo los/las vecinos/as mencionan la falta de conexión con toda la zona norte de la comuna, pues en la actualidad hay un solo bus que realiza el recorrido hacia el interior y con muy pocos horarios.
- De igual modo, y relacionado con la necesidad de mayor conexión, las/los vecinos/as mencionan la importancia de mejorar las rutas internas, las que se han ido deteriorando con el paso del tiempo haciendo más difícil el traslado.
- A estos problemas se suman la falta de veredas o espacios peatonales seguros para los transeúntes sobre todo en el sector rural, los/las vecinos/as comentan la necesidad de contar con señalética para mejorar la seguridad vial del sector, al igual que una ciclovía que recorra Chacao pero que se conecte



Fuente: Elaboración propia

| Mesa 1 | |
|---|-------------------|
| Problemas identificados | Frecuencia |
| Mala calidad de las veredas | 5 |
| Señalética insuficiente | 3 |
| Falta actividades recreativas para Jóvenes | 3 |
| Basura en la vía pública | 3 |
| Infraestructura poco amigable | 3 |
| Mucho Mall chino | 1 |
| Calles en mal estado | 3 |
| Falta de accesibilidad universal | 3 |
| Falta de mantención de caminos rurales | 1 |
| Falta de luminaria pública | 5 |
| Espacios sin ocupar | 2 |
| Poca fiscalización con empresas que rompen veredas | 1 |
| Pocos espacios techados para actividades deportivas | 1 |
| Falta de basureros en la vía pública | 4 |
| Veredas con postes de luz en el medio | 2 |
| Bermas en la ruta difíciles de transitar por peatones | 1 |
| Falta de Señalética rural | 2 |
| Falta de transporte público accesible financiera y logísticamente | 2 |
| Bloqueo de accesos vehiculares a las playas | 1 |
| Sacar más provecho turístico a la comuna | 1 |
| Furgones para movilizar adultos mayores | 1 |
| Falta estacionamientos para personas con discapacidad y embarazas | 2 |
| Falta de veredas en el sector de Pudeto | 1 |

| Mesa 1 | |
|---|-------------------|
| Problemas identificados | Frecuencia |
| Lugares céntricos vinculantes | 1 |
| Falta de árboles nativos | 3 |
| Material del implemento urbano adecuado a la geográfica | 1 |
| Falta de mantención de los espacios públicos | 3 |
| Mala ubicación de los paraderos de locomoción | 2 |
| Mas informaciones visibles para turistas | 1 |
| Construcciones acordes a infraestructura chilota | 1 |
| Falta de movilización al sector rural | 1 |
| Falta de lugares de descanso en carreteras | 1 |
| Falta de ciclovías | 2 |
| Rutas con nombre (ej.: Ruta del Caleuche) | 1 |
| Falta avenida peatonal | 1 |
| Falta espacios para la Niñes y para personas con discapacidad | 1 |

| Mesa 1 | |
|--|-------------------|
| Oportunidades identificadas | Frecuencia |
| Voluntad y gestión políticas para reparar las calles históricas | 1 |
| Educación vecinal (campaña) para que se mantengan y respeten los accesos | 1 |
| Sectores turísticos al interior de la ciudad | 1 |
| Educación con campaña comunicacional | 1 |
| Agregar infraestructura para Skate y Bicicletas en los espacios públicos | 2 |
| Grandes áreas verdes y espacios naturales | 3 |
| Planificación vial en las escuelas | 1 |
| Buenos paraderos rurales | 1 |
| Fomentar actividades relacionadas a la inclusión, la cultura, el desarrollo urbano | 1 |
| Mejorar luminaria pública | 1 |
| Plaza de Ancud como centro sociocultural | 1 |
| Costanera de Ancud | 1 |
| Relevar el borde costero continuación costanera-lechagua | 1 |
| Escenografía o paisajes de Ancud | 1 |
| Acceso de Ancud poco valorado, puede ser relevado desde los oficios | 1 |
| Relevar barrios patrimoniales | 1 |
| Rio la Toma olvidado | 1 |

- **Síntesis de los aspectos claves en la mesa barrial (1) de Ancud**

- Los problemas más frecuentes se relacionan con la falta y mantención de las áreas verdes de la comuna en las que no se incorporan árboles nativos, asociado además a la falta de luminaria pública lo que evita que sean ocupados con niñeces y jóvenes, falta de espacios deportivos techados para la realización de deportes o actividades culturales y con materiales acorde al clima.
- El mal estado de calles y veredas también se presenta como uno de los principales problemas para los vecinos de Ancud pues se vuelven un punto de riesgo para peatones, muchas veredas no cuentan con accesibilidad universal, destinar estacionamientos para embarazadas y paraderos cerca de los colegios para los días de lluvia (refugios), hace falta transporte público al interior de la ciudad, para descongestionar el centro de la ciudad.
- Releva a Ancud como un destino turístico, falta de información turística, generar rutas o recorridos al interior de la ciudad o señalética patrimonial, Ancud es una ciudad caminable.
- A pesar del trabajo de reciclaje que se ha hecho en la comuna aun encontramos basura en las calles, y microbasurales en todo el sector rural, falta de fiscalización y basureros diferenciados en los distintos sectores de Ancud.
- Falta de movilización hacia el sector rural de la comuna pues la escasa movilización, se hace necesario un transporte público accesible y con mayor frecuencia horaria.
- Falta espacio donde los adultos mayores puedan reunirse de día para realizar actividades, puedan compartir juntos, generar un espacio de cuidado.
- Las principales oportunidades que fueron identificadas se relacionan con el espacio natural en el que ésta emplazada la comuna, rodeada de mar y cuyos bordes costeros presentan una gran cantidad de oficios importantes para el desarrollo comunal. En la entrada norte de Ancud se ubican artesanos de ribera, pescadores artesanales, ubicados en el muelle de Pudeto bajo, que bien podrían ser mejor ocupado, al otro extremo de la ciudad, siguiendo por calle Arturo Prat, se encuentra la recién inaugurada costanera que se ha transformado en un centro de recreación para los vecinos y vecinas.
- Además, cuenta con patrimonios históricos al interior de la ciudad como el Fuerte San Antonio, el Polvorín; pero también en sus alrededores, como el Fuerte Ahui, el Museo Histórico de puente Quilo, entre muchos otros.
- Posee áreas verdes, espacios de juegos, pero todos sin mantención a los que se sugiere agregar infraestructura para skate y bicicletas.
- Cuenta también con barrios patrimoniales que podrían relevados y puestos en valor, como el barrio Fátima, La existencia de paraderos rurales en buen estado, sobre todo las del sector de Chacao, que podrían replicarse en la comuna.
- El mar como fuente de conexión con la península de Lacuy
- Desarrollo de programas de activación para la mantención y cuidado de los espacios públicos.

| Mesa 2 | |
|--|-------------------|
| Problemas identificadas | Frecuencia |
| Espacios públicos deteriorados y en mal estado | 5 |
| Espacios Deportivos en mal estado | 2 |
| Falta de espacios techados para el deporte | 4 |
| Calles y veredas deterioradas y muy angostas | 9 |
| Falta de áreas verdes | 3 |
| Juegos infantiles en mal estado | 1 |

| Mesa 2 | |
|---|-------------------|
| Problemas identificadas | Frecuencia |
| Falta de cámaras de vigilancia | 2 |
| Poca iluminación pública | 6 |
| Falta de mantención áreas verdes | 2 |
| Falta de garitas para el transporte público | 1 |
| Parques destinados a usos especiales | 1 |
| Falta de señalética | 7 |
| Evacuación de aguas naturales | 2 |
| Lugares históricos en abandono | 1 |
| Mejorar conectividad con sectores rurales | 1 |
| Falta señalética Informativa | 2 |
| Falta de ciclovías | 5 |
| Falta de planificación urbana | 1 |
| Falta de techumbre en veredas | 1 |
| Falta internet universal | 1 |
| Falta de conectividad vial sector urbano | 1 |
| Falta de accesibilidad universal | 2 |
| Falta Espacios recreativos para jóvenes | 2 |
| Mejorar colectores Agua lluvia | 1 |
| Basura en las calles | 5 |
| Sitios particulares abandonados | 1 |
| Mejoramiento de Fachadas en el centro | 1 |
| Escasez hídrica en las zonas rurales | 1 |
| Infraestructura Cerrada y escasa para el desarrollo | 1 |

| Mesa 2 | |
|---|-------------------|
| Oportunidades identificadas | Frecuencia |
| Espacio para el desarrollo | 1 |
| Mejorar el sentido del tránsito vehicular (bellavista) | 1 |
| Cambio de luminarias por unas más sustentables | 1 |
| Gran cantidad de áreas verdes para mejorar | 2 |
| Comodato de las zonas de interés | 1 |
| Posibilidad de generar un nuevo Plan Regulador | 1 |
| Espacios para ciclovías | 1 |
| Estudio de tránsito vehicular | 1 |
| Instalar redes comunitarias de aguas | 1 |
| Programas que promuevan el uso de espacios publico | 1 |
| Lugares y equipamientos que facilite el desarrollo el arte, la cultura y patrimonio local | 1 |

| Mesa 2 | |
|--|-------------------|
| Oportunidades identificadas | Frecuencia |
| Considerar flora nativa | 1 |
| Catastro Humedales Urbanos protección | 1 |
| Resguardo de la arquitectura patrimonial local | 2 |
| Poner basureros ecológicos | 1 |

- ***Síntesis de los aspectos claves en la mesa barrial (2) de Ancud:***

- Los problemas más frecuentes se relacionan con el mal estado de calles y veredas, lo que provoca zonas de riesgo para los peatones, haciendo complejo transitar.
- En algunos sectores de la comuna existen postes de luz en medio de las veredas.
- Consolidación de veredas en la calle Prat, sobre todo en el centro pues son utilizadas como estacionamientos.
- Es importante señalar en algunas calles la falta de accesibilidad universal, muchas de las que se encuentran en el centro de la ciudad están en mal estado o sueltas, dejando de cumplir su función.
- A esto se suma la falta de señalética urbana, que indiquen cruces peatonales, los semáforos peatonales son muy cortos en tiempo, provocando que muchas veces los vecinos y vecinas deban correr para alcanzar a cruzar la calle.
- A pesar de que han mejorado la iluminación pública en el centro de la ciudad aun sigue siendo insuficiente. Hay sectores de la comuna que se vuelven peligrosos y propician el consumo del alcohol. Esto se repite en los espacios públicos o áreas verdes que se han ido deteriorando por la falta de mantenimiento de estos sitios.
- Otro problema muy importante para los vecinos y vecinas de la comuna es la basura que se acumula en las calles, generando espacios sucios y peligrosos. De igual modo lo microbasurales producidos en todo el sector rural. Por lo que se propone que se instalen basureros diferenciados en distintos sectores de la comuna, sobre todo en los balnearios.
- En cuanto a lo deportivo, una de las principales preocupaciones se centra en la falta de espacios de recreación para niños y jóvenes, sobre todo para los meses de invierno, donde las actividades en espacios públicos se ven reducidas.
- Otro problema evidenciado por los vecinos y vecinas es la falta de ciclovías que conecten la ciudad a través de sus atractivos naturales, además de extender la ciclovía hacia el sector de Lechagua, ruta que ya es utilizada para esta práctica deportiva.
- Falta transporte público accesible económicamente y que permita descongestionar el centro de la ciudad.
- Falta de cámaras de vigilancia en el centro de la ciudad y la costanera.
- También se menciona la importancia de catastrar las vertientes naturales de la comuna, y analizar la gestión de las mismas, posicionar la mirada de cuenta en la gestión y distribución de aguas, sobre todo en los tiempos de escasez hídrica. El encausamiento de los ríos ubicados en algunos barrios de la comuna, como el barrio bellavista.
- Las principales oportunidades que fueron identificadas se relacionan con la gran cantidad de áreas verdes que posee la comuna, pero que se encuentran en desuso por la falta de mantención. Al mismo tiempo Ancud posee un sector de humedales urbanos que podrían ser catastrados para la realización de actividades, tanto con vecinos y vecinas de la comuna, como con turistas que disfruten de la observación de la avifauna.

- Otra oportunidad relevada es el vínculo que podrían realizar algunos programas sociales con los espacios públicos, realzar actividades al aire libre, fomentar la participación y la ocupación de las zonas de juegos, para ayudar a evitar el deterioro de las mismas. Como gran oportunidad destacada es el Puente Pudeto.

Mesa barrial de Quetalmahue

Figura 3. Fotos, Mesa barrial de Quetalmahue



Fuente: Elaboración propia

| Problemas identificados | Frecuencia |
|--|------------|
| Falta de transporte público | 3 |
| Poca frecuencia del transporte existente | 2 |
| La Plaza ha ido desapareciendo | 3 |
| Falta de espacios techados para actividades deportivas | 2 |
| Calles en mal estado | 2 |
| Falta de veredas | 3 |
| Suciedad en el borde costero | 3 |
| Poca Seguridad vial y señaléticas | 2 |
| Paradero con falta de mantención | 2 |
| Falta de Ciclovías | 1 |
| Problemas de iluminación pública | 2 |
| Falta letrero que indique Quetalmahue | 2 |
| Alta velocidad vehicular | 1 |

| Oportunidades identificadas | Frecuencia |
|-----------------------------------|------------|
| El centro es la capilla | 3 |
| Espacio para señalética | 1 |
| Punto limpio funciona bien | 3 |
| Paradero utilizado con frecuencia | 3 |
| Ciclistas en la ruta | 3 |

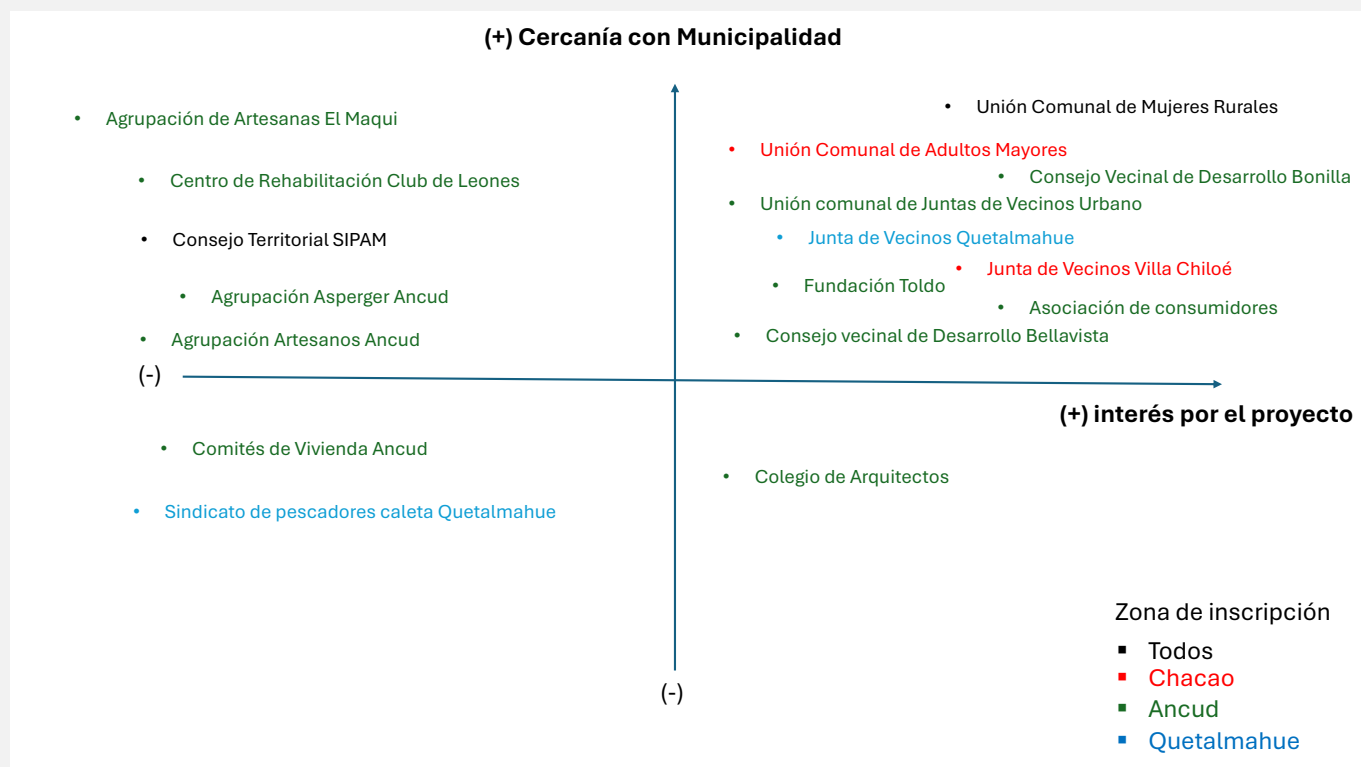
- ***Síntesis de los aspectos claves en la mesa barrial de Quetalmahue:***

- Los problemas más frecuentes se relacionan con la falta de áreas verdes y espacios públicos para la recreación tanto de niños como de jóvenes al interior de Quetalmahue. Estos espacios, además, deben ser diseñados para el clima imperante en la Isla, es decir, que existan espacios techados para que se puedan desarrollar actividades en los meses de invierno. Hay espacios de áreas verdes que han ido desapareciendo por la falta de mantención, siendo ocupados en la actualidad como estacionamientos.
- A esto se une el problema de escasez y falta de veredas para el tránsito peatonal, sobre todo en el camino que conecta la capilla con el cementerio, volviéndolo un espacio de riesgo para la comunidad.
- Otro punto muy importante para los vecinos es la falta de locomoción pública que conecte Quetalmahue con la ciudad de Ancud, de manera periódica y con un costo accesible, pero también que conecte a la localidad del Quetalmahue con el interior de la península de Lacuy.
- Falta de señalética que indique reducciones de velocidad o elementos que permitan la reducción de velocidad en el sector.
- Las principales oportunidades que fueron identificadas se relacionan con que Quetalmahue es un lugar de tránsito hacia las zonas turísticas del sector de Lacuy. Poseen espacios para la instalación de señalética que identifique zonas de atractivo natural, como la caleta o la playa; o que indique las actividades que se desarrollan en el sector, ya que las vías son utilizadas por ciclistas que provienen de la ciudad de Ancud, pero también por vecinos del sector como medio de transporte.
- Dentro de las oportunidades señaladas es la Capilla como centro sociocultural de los vecinos. Los vecinos aún conservan tradiciones muy marcadas en torno a la religiosidad, por lo cual es un espacio que se debe relevar en el sector, consolidándolo como centro de encuentro.
- En la localidad también se menciona el paradero como un espacio utilizado por la comunidad, a pesar de la poca frecuencia del transporte.

Categorización de los actores claves que participaron en las mesas barriales

En el siguiente esquema se representa una categorización de los actores clave que asistieron a las Mesas Barriales, analizando la zona de inscripción y acción, su tipo de relación con el Municipio – más o menos cercano- y, por último, el interés que representa para el PIIMEP.

Figura 4. Mapa de actores estratégicos: zona de acción, cercanía con el Municipio e interés por el PIIMEP



Fuente: Elaboración propia en base a resultados Mesas barriales PIIMEP Ancud 2024.

Dentro de las organizaciones que participaron de las Mesas Barriales, se identifican varias que han tenido algún tipo de vinculación con el Municipio y que también demuestran interés en participar del proyecto, por lo que es central incorporar “su voz” dentro del PIIMEP, ubicadas en el cuadro superior de la derecha. Entre ellas, se encuentra la Unión Comunal de Mujeres Rurales, que tiene un gran interés por mejorar la conectividad entre el núcleo urbano y los sectores rurales, reclamando la inexistencia de horarios y precios más asequibles.

También, en la misma categoría, en el área de Ancud, se encuentran organizaciones tales como la Unión Comunal de Juntas de Vecinos Urbano, quien tiene el interés de mejorar los espacios públicos deteriorados de los barrios de Ancud. O la Asociaciones de consumidores, que sienten preocupación por el estado de las veredas, por el tránsito peatonal y señalética. El Consejo vecinal de Desarrollo Bellavista, que su lucha es reactivar los espacios en su sector, reclamando la falta de luminaria pública, reparación y mantención de sedes, multicanchas, etc. y el Consejo Vecinal de Desarrollo Bonilla que demanda mejorar los espacios públicos en el sector de Bonilla y luminarias. Finalmente, la Fundación Toldo, puede ser de gran interés para el proyecto ya que están desarrollando un nuevo proyecto inmobiliario que conectaría el sector de Bellavista con Alto de Caracoles.

Adicionalmente, representando a la zona de Chacao, se encuentra la Unión Comunal de Adultos Mayores, cuya preocupación se centra en el estado de las veredas, falta de espacios para el adulto mayor y accesibilidad universal. A su vez, la Junta de Vecinos Villa Chiloé, cuyo interés está puesto en el reciclaje, control de perro

vagos y el medio ambiente. En la zona de Quetalmahue, se encuentra el Sindicato de JJV de Quetalmahue, que demanda la mejora de los espacios públicos que existen en su sector y señalética para seguridad vial.

En el cuadro superior izquierdo, se encuentran las organizaciones que tienen un vínculo con el Municipio pero no demostraron interés en particular por el proyecto, al no participar de sus instancias de consulta. Estas son organizaciones tales como el Consejo Territorial SIPAM, la Agrupación Asperger Ancud, la Agrupación Artesanos de Ancud, Agrupación de Artesanas El Maqui y el Centro de Rehabilitación Club de Leones.

Finalmente, el Colegio de Arquitectos, pese a no tener mayor cercanía con el Municipio demuestran interés por participar en el PIIMEP. Ellos manifiestan su preocupación por el desarrollo de la comuna de Ancud, por la falta de una mirada integral de la comuna. Cuentan con un alto conocimiento técnico y son más críticos respecto de la planificación de la ciudad.

Sistematización de focus group

| Resumen del registro de participantes | | | | | | |
|---------------------------------------|----------|---------|-------|-----------|-----------|-----------|
| Focus group | Fecha | Horario | Lugar | Hombres | Mujeres | Total |
| Ambiental | 11.10.24 | 11 hrs | Zoom | 9 | 9 | 18 |
| Género | 14.10.24 | 14 hrs | Zoom | 1 | 11 | 12 |
| Deporte | 15.10.24 | 18 hrs | Zoom | 8 | 2 | 11 |
| Juventud | 16.10.24 | 18 hrs | Zoom | 5 | 2 | 7 |
| Total | | | | 23 | 24 | 47 |

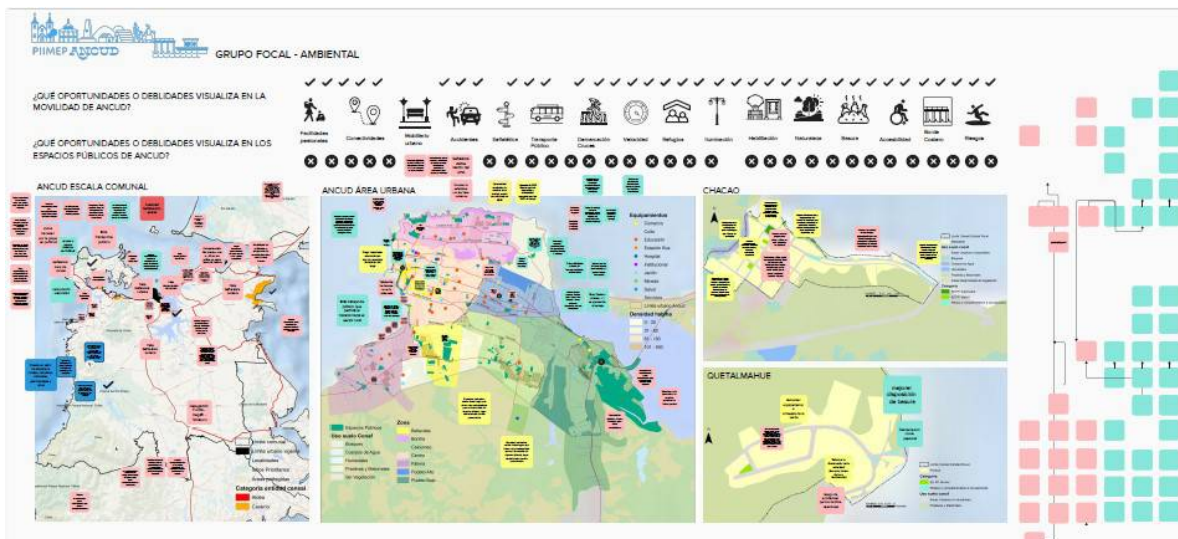
Metodología de los focus Group

Los focus group tuvieron como objetivo levantar los principales problemas y oportunidades propias de Ancud identificadas por las organizaciones de la sociedad civil de la comuna en materia de movilidad y espacio público, según las áreas temáticas de su expertise.

Para esto, los focus group se desarrollaron de forma online, mediante la plataforma zoom, bajo la siguiente metodología:

1. Bienvenida y presentación habilitante del equipo consultor, explicando qué es un PIIMEP, las etapas de la consultoría y el objetivo de la instancia de participación.
2. Ronda de presentaciones
3. La actividad se desarrolla vía online por medio de la plataforma Zoom, y se presenta la aplicación mural que muestra los diferentes mapas de la comuna de Ancud (Chacao, Ancud, Quetalmahue).
4. Cada participante debe trabajar en torno a los problemas y oportunidades que visualiza en la comuna, escribiendo sus respuestas en post it que podrán pegar sobre los lugares donde estos se presentan.
5. Una vez que los participantes han llenado de forma individual su ficha, se le solicita a cada uno y una de los vecinos exponer y compartir su visión e ideas.
6. Cuando los distintos grupos han terminado su trabajo, el equipo consultor da por finalizado la instancia, agradeciendo la participación y despidiendo a los vecinos.

Focus Group Ambiental



| Problemas identificados | Frecuencia |
|---|------------|
| En áreas verdes priorizar vegetación nativa, núcleos nativos de alta densidad, corredores biológicos (ej. Valdivia) | 4 |
| Centro de reciclaje potenciar educación de los usuarios | 1 |
| Sector de costanera riesgo de escurrimiento superficial (vertiente), anegamiento, daño del pavimento /(aguas) | 1 |
| Falta señalética urbana de buenas prácticas ambientales | 1 |
| Mobiliario urbano ad hoc a la geografía de la comuna | 4 |
| Pavimentar subida cerro Huaihuen, escultura con temática de Chiloé iluminada | 1 |
| Falta de señalética turística | 9 |
| Vertiente fuera del gimnasio fiscal | 1 |
| Falta demarcación cruces peatonales | 6 |
| Falta señalética en zonas de riesgo para la fauna nativa | 6 |
| Riesgo por falta de luminarias en los espacios públicos | 2 |

| Problemas identificados | Frecuencia |
|--|-------------------|
| Presencia de microbasurales en las zonas urbanas y rurales. (quebradas) | 9 |
| Sector de Pudeto Bajo con gran potencial turístico | 1 |
| Escalera de San Martín en Lomas de Puquillihue en abandono potencial de mirador | 1 |
| Pavimentación calle del estadio y bajada hacia arena gruesa | 2 |
| Calles y Veredas en mal estado | 4 |
| Limpieza de veredas con pasto | 1 |
| Mantener cunetas limpias | 1 |
| Composteras por modulo en el parque bellavista | 1 |
| Punto limpio para valoración de residuos en Ferias | 1 |
| Humedales contaminados, falta de cámaras de vigilancia en el lugar, relevar como espacios para la observación de aves, fiscalización por el ingreso de animales domésticos al lugar. | 2 |
| Falta de transporte público seguro, accesible y con mayor frecuencia horaria | 3 |
| Modulo información turística entrada península de Lacuy que funcione en periodo estival | 1 |
| Falta de luminaria pública en la carretera | 1 |
| Faltan zonas de juegos para niños | 1 |
| Riego por perros de libre deambular | 1 |
| Falta de señalética | 4 |
| Catastro sitios eriazos de la comuna | 2 |
| Espacios techados para el deporte | 1 |
| Falta de conectividad marítima | 1 |
| Desarrollo del sector de Chacao, Puerto Elvira y Caulín, pavimentación y servicios básicos | 1 |
| Evitar ingreso de vehículos a la playa | 2 |
| Falta de Basureros diferenciados en la vía pública | 1 |
| Aumentar equipamientos e infraestructura verde | 1 |
| Falta información visible frente al transporte público | 2 |
| Pavimentación camina las Huachas, permitiría conectar Puñihuil con Chepu, potenciar toda la zona oeste de Ancud. | 2 |
| Falta de Ciclovías | 2 |
| Falta de información sobre recorridos hacia el sector rural y dentro de la ciudad. | 2 |
| Falta de conectividad hacia el sector rural accesible, seguro y frecuente | 7 |
| Turismo sustentable, cuidado de los espacios frente al uso, capacidad de carga | 1 |
| Control de mascotas en los espacios públicos | 1 |
| Conexión con ciclovías hacia sectores rurales | 1 |

| Oportunidades identificadas | Frecuencia |
|---|-------------------|
| Existen más de 100 puntos verdes para el reciclaje y 2 centros de reciclaje | 2 |
| Conformar cooperativas de turismo rural | 1 |
| Educación cultural y ambiental para operadores turísticos | 1 |

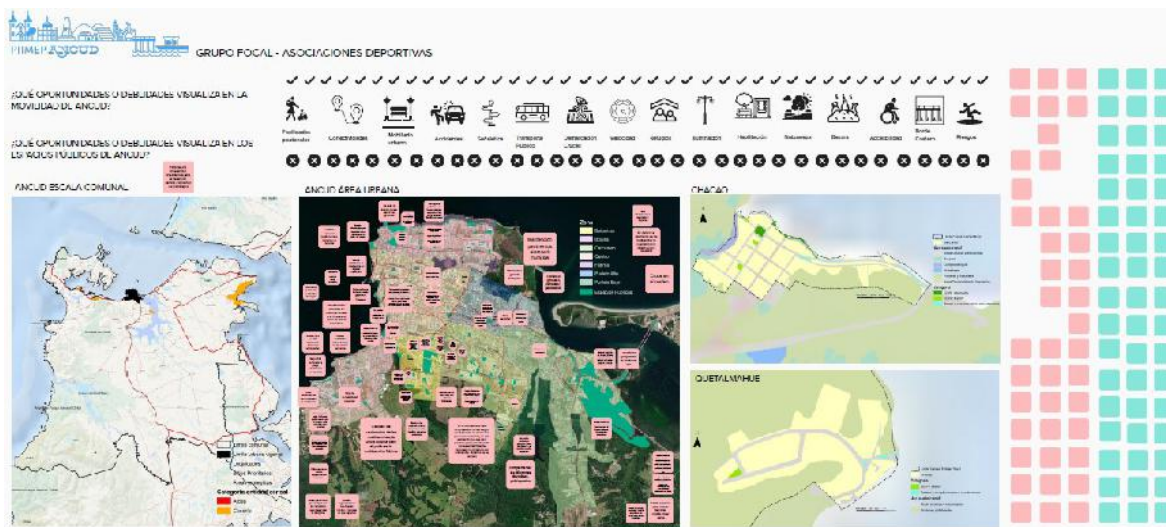
| Oportunidades identificadas | Frecuencia |
|---|------------|
| Generar un guía de vegetación y materialidad para los espacios públicos de Ancud | 1 |
| Destinar estacionamientos fuera del centro de la ciudad | 1 |
| Centro Ancud espacios techados para promover el tránsito peatonal | 2 |
| Conectar la costanera de Chacao hasta Chacao viejo peatonal o con bicicletas | 1 |
| Condición de mirador de la ciudad | 1 |
| Habilitar aparcadero de bicicletas | 1 |
| Skatepark buen ejemplo de cultura y desarrollo para potenciar encuentros y el uso EEP | 1 |
| Mejoramiento del equipamiento Muelle Anguay | 1 |
| Puesta en valor de los atractivos naturales, patrimoniales, culturales, rurales, etc. | 1 |
| Cuantificar y visibilizar los daños producidos en Mutrico y restringir espacios para dicha actividad, evitar que se extienda a otros sectores | 1 |
| Ciclovía borde costero pudeto bajo, Cerro Huaihuen, san Antonio, tramo de la costanera existente, una red circundante. | 2 |
| Delegación Puntra, Degañ, Tantauco | 1 |
| Tótems de información municipal, pero no funcionan sin conexión a internet | 1 |

- **Síntesis de los aspectos claves en el Focus Group Ambiental:**

- Los problemas más frecuentes se relacionan con la falta de señalética turística que indique los principales lugares atractivos de la comuna de Ancud, los servicios asociados a estos, el tipo de transporte de acercamiento, entre otras.
- Al mismo tiempo se señala la importancia de implementar señalética en zonas de riesgo para la fauna, sobre todo con el aumento de la pavimentación de caminos rurales y el exceso de velocidad a la que circulan los vehículos.
- Se menciona la falta de señalética vial, como la demarcación de cruces peatonales, reductores de velocidad, tanto en el sector urbano como en el rural.
- Es importante para los vecinos y vecinas de la comuna poder conectar el núcleo urbano de la comuna con las zonas rurales, esto implica transporte público accesible, con mayor frecuencia horaria y seguro, pero que responda principalmente a las necesidades de los vecinos y vecinas del sector rural.
- A pesar de la existencia de plazas, áreas verdes y parques, todos o su mayoría se encuentran en mal estado, con juegos o máquinas de ejercicio oxidados o no aptos para su uso. Se propone instalar mobiliario urbano adecuado para esta zona. También, se propone instalar corredores biológicos de alta intensidad con flora nativa, no sólo árboles, sino también arbustos que ayuden a proteger la biodiversidad del territorio.
- Otro factor importante detectado como problema para los peatones es el mal estado en el que se encuentran las veredas y las calles de la ciudad. Los vehículos tienden a estacionarse sobre las veredas lo que provoca la degradación de las mismas.
- Las principales oportunidades que fueron identificadas se relacionan con la existencia de diversos lugares turísticos de la comuna, pero sin conexión entre ellos.
- Otra oportunidad detectada es la gran cantidad de puntos limpios instalados en la ciudad y los 2 centros de reciclaje que mantiene la comuna como elementos relevantes en la gestión de residuos valorables.

- Se menciona también la gran cantidad de atractivos turísticos en el sector rural que deben ser potenciados con transporte público accesible, con mayor frecuencia y seguro.
- Se propone también conectar distintas rutas, tanto del sector urbano como rural, para el tránsito de bicicletas, una de ellas la ruta que va desde Pudeto Bajo, Cerro Huaihue, san Antonio, tramo de la costanera existente, una red circundante o conectar desde la costanera, hacia el sector de Lechagua, Quetalmahue, Península de Lacuy, entre otras.
- La existencia de diversos emprendimientos en el sector rural, se presenta como una oportunidad para organizarlos y ofrecer distintos servicios a los visitantes.
- En la actualidad la comuna cuenta con sistema de Tótems informativos en algunos puntos estratégicos de la ciudad, con información turística, pero sólo funcionan con acceso a internet.

Focus Asociaciones Deportivas



| Problemas identificados | Frecuencia |
|---|------------|
| Falta de Ciclovías | 1 |
| Falta de mantención skatepark | 2 |
| Falta de pavimentación en algunas calles (Subida bellavista, conexión bellavista los Carrera) | 1 |
| Espacios públicos en deterioro por falta de mantención | 2 |
| Falta de Iluminación en los espacios públicos | 1 |
| Patinodromo en el sector de bellavista 3 para recuperar el espacio | 2 |
| Pavimentación entrada gimnasio Rivera sur | 1 |
| Espacio con infraestructura para recreaciones deportivas sobre ruedas | 1 |
| Falta de infraestructura ligada al deporte | 2 |
| Modificar espacios públicos para fomentar el deporte | 2 |
| Los pavimentos de las multicanchas no cuentan con la calidad técnica | 1 |
| Recuperar parques, no solamente los juegos | 2 |
| Incorporar accesibilidad universal en parques y plazas | 3 |

| Problemas identificados | Frecuencia |
|---|------------|
| Demarcación de pasos de cebra | 2 |
| Mejorar calle Almirante La torre desde el estadio hasta la escuela San Carlos, mal estado de veredas | 1 |
| Mejorar entrada de Ancud, Rivera Sur, plazoleta a través de áreas verdes. | 2 |
| Falta de multicanchas en Caicumeo | 1 |
| Demarcar ciclovía en la costanera | 3 |
| Mejorar acceso a skatepark | 1 |
| Calistenia, se instalaron estructuras para la práctica de este deporte que hoy se encuentran deterioradas | 3 |
| Falta de espacios techados para el deporte | 2 |
| El equipamiento deportivo de las plazas no siempre son los adecuados. | 2 |
| Falta de seguridad en Skatepark | 3 |
| Falta de polideportivo | 3 |

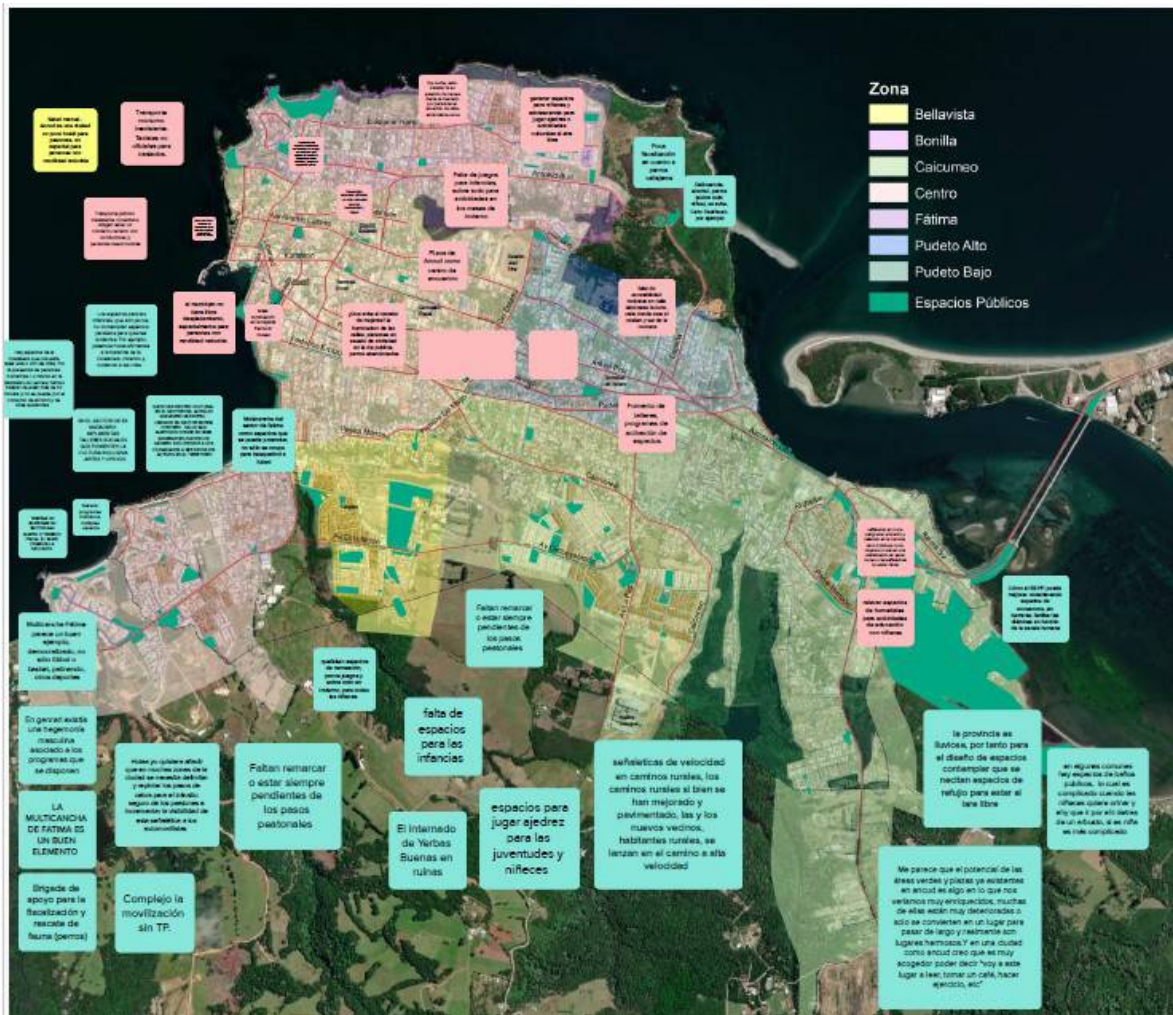
| Oportunidades identificadas | Frecuencia |
|--|------------|
| Potenciar a Ancud desde el deporte | 2 |
| Multicancha de Fátima muy utilizada | 3 |
| Desarrollar actividades deportivas como Kayak en la costanera | 1 |
| Paseo peatonal hacia balneario Lechagua | 1 |
| Conversar con quienes practican deporte para conocer sus necesidades | 1 |
| Considerar una guía para la infraestructura deportiva | 1 |
| Generar espacios para nuevas disciplinas no sólo basquetbol y Fútbol | 1 |

- **Síntesis de los aspectos claves en el Focus Group asociaciones deportivas:**

- Los problemas más frecuentes se relacionan con la falta de accesibilidad universal en parques y plazas, lo que impide que estos espacios sean inclusivos y adecuados para el uso de todas las personas de la comuna. Faltan demarcaciones, como es el caso de la costanera, la que cuenta con una vía para la circulación de bicicletas, patines y scooter, pero que al no estar bien definida es utilizada para la circulación de peatones.
- Otro problema mencionado es que la infraestructura deportiva instalada en los espacios públicos no son los más adecuados. Uno de los ejemplos más mencionados son los elementos instalados para la práctica de calistenia, los que no cuentan con la altura adecuada y tampoco con una materialidad acorde al clima de la comuna. Por esto se propone que al momento de postular o de realizar compra de este tipo de infraestructura se consulte con las organizaciones que practican estos deportes para poder asesorar al municipio para la adquisición de elementos adecuados.
- Falta de mantención de los espacios deportivos, como multicanchas, parques y plazas muy deterioradas con escasez de luminaria pública, volviendo los espacios más peligrosos.
- Falta de seguridad en el Skate Park municipal, el que ha sido vandalizado en algunas ocasiones, rompiendo los candados que aseguran las puertas.

- Falta de cierre perimetrales de las multicanchas, pavimentos en mal estado, multicanchas solo pensadas para la práctica de fútbol y Basquetbol. Se podrían incorporar otros deportes como patines, skate, scooter, entre otras.
- Necesidad de construir un polideportivo en Ancud, que permita la práctica de diversas actividades deportivas; espacio que permitiría poder seguir trabajando durante el invierno.
- Se propone recuperar los espacios públicos, habilitando lugares para la práctica de diversos deportes. Se menciona recuperar el parque que se encuentra en Bellavista 3 para la construcción de un patinódromo, pues en la actualidad esta actividad ha tomado fuerza entre las niñas de la comuna.
- También es importante para los participantes del focus, la falta de espacios techados públicos en la comuna que permita la práctica de diversos deportes durante los meses de invierno.
- Las principales oportunidades que fueron identificadas se relacionan con que Ancud cuenta al interior de la ciudad con espacios públicos que son bien utilizados, como la multicancha de Fátima, donde se practican diversos deportes, no solo futbol y basquetbol; también la práctica de patinaje sobre ruedas, skate, bicicleta, entre otras.
- Los presentes en el focus creen que Ancud puede ser potenciado desde el deporte, pues esta práctica reúne no solo a quienes lo practican sino también a sus padres o tutores. Esto justifica el mejoramiento de espacios para la realización de diversos deportes en la comuna: la práctica del karate, roller, skate, danza, gimnasia, calistenia, entre otros, generando actividades competitivas que los acerquen a la comuna.
- Al mismo tiempo se menciona el borde costero de la ciudad, como un espacio que debe ser relevado, ya sea realizando paseos peatonales o ciclovías, como desarrollando actividades deportivas vinculadas al mar, natación, kayak, buceo, entre otras, rescatando nuestra identidad como isleños. El sector rural solo cuenta con espacios para la práctica de futbol. No se potencian otro tipo de deportes.

Focus Group Género



| Problemas identificados | Frecuencia |
|--|------------|
| Falta de transporte público | 2 |
| Poca fiscalización para tenencia responsable (perros callejeros) | 2 |
| Áreas verdes y parques muy deteriorados, falta de mantención | 2 |
| Falta de baños públicos | 1 |
| Ancud ciudad hostil para peatones, falta de accesibilidad universal en verederos y calles | 3 |
| Generar espacios para las niñeces y adolescencia para jugar ajedrez o actividades culturales al aire libre | 2 |
| Falta de espacios techados para la realización de actividades al aire libre | 2 |
| Falta de señalética vial (disminución de velocidad) en el sector rural | 2 |
| Hegemonía masculina de los espacios públicos | 1 |
| Implementar Skate Park en sector de san Martin o Terreno Fiscal, Skate fomenta la inclusión | 1 |

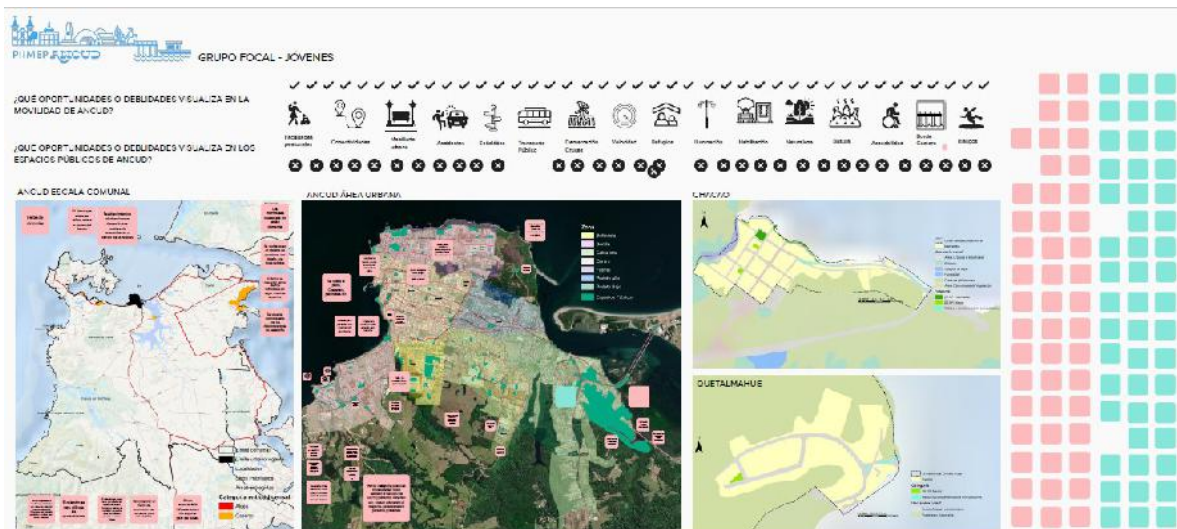
| Problemas identificados | Frecuencia |
|--|------------|
| ¿Qué evita el tránsito de mujeres en EEPP? Falta de iluminación en las calles, personas en estado de ebriedad, perros de libre deambular | 6 |
| Falta demarcación en espacios peatonales | 3 |
| Falta de señalética vial en la ciudad | 2 |
| Desarrollar EEPP no solo pensando en basquetbol y Futbol | 2 |
| Falta de espacios para las niñeces, en estos no contemplan espacios para los cuidadores | 4 |
| Polvorin, sitio histórico falta de iluminación, se transforma en espacio peligroso, y para la ingesta de alcohol | 1 |
| Transporte nocturno inexistente, taxistas no oficiales para traslado | 1 |
| Transporte de colectivos muy caros | 2 |

| Oportunidades identificadas | Frecuencia |
|--|------------|
| Gran cantidad de áreas verdes y parques | 3 |
| Considerar a los EEPP como lugares de encuentro, facilitar las dinámicas a escala humana | 1 |
| Existencia de Infraestructura en desuso, por ejem. Internado de Yervas Buenas | 2 |
| Relevar espacios de Humedales urbanos para educación con niñeces | 2 |
| Multicancha de Fátima es buen elemento no solo se practica futbol y basquetbol | 3 |
| Plaza de Ancud como centro de encuentro | 2 |
| Generar espacios inclusivos para múltiples usuarios | 2 |
| Desarrollar actividades de educación en espacios públicos | 2 |
| Potenciar espacio de ex matadero, sector con borde costero, pero con un acceso poco consolidado. | 2 |

- **Síntesis de los aspectos claves en el Focus Group Género**
- Los problemas más frecuentes se relacionan con la falta de iluminación en diversos sectores de la comuna de Ancud, no sólo en el centro de la ciudad o centro urbano, sino también en el sector rural. Esto provoca diversas incivildades como el consumo de alcohol en la vía pública (calle Prat, ex estación del tren, mercado, en esquina con calle blanco), por lo que se evita transitar por esos espacios sobre todo de noche.
- A esto se suma la gran cantidad de perros de libre deambular en distintos sectores de la comuna. Se menciona la falta de fiscalización frente a este tipo de acciones.
- Otro problema identificado por las y los vecinos es la falta de espacio públicos para niñeces donde no sólo se practique basquetbol y futbol, sino una diversidad de actividades. Sumado a esto se menciona que estos espacios no son pensados para sus cuidadores, pues no cuentan con espacios donde poder acompañar sus infancias.
- Se menciona también la falta de veredas con acceso universal, al igual que parques y plazas más inclusivas, donde todos los ciudadanos puedan interactuar, lo que trasforma a la ciudad en un espacio hostil para el transitar de peatones. De igual modo se menciona la falta de demarcaciones para el cruce de peatones, así como la falta de señalética visible para los conductores.
- En el sector rural uno de los mayores problemas detectados es la velocidad a la circulan los vehículos, hace falta algún tipo de reductores de velocidad.

- Otro problema mencionado es la falta de espacios para niños y jóvenes para la realización de actividades durante los meses de invierno. Se mencionan espacios techados donde no sólo se practique básquetbol y fútbol, sino que se potencien otro tipo de actividades, como ajedrez o acciones culturales.
- También se menciona la revaloración de infraestructuras como el ex internado de Yerbas buenas, espacio en desuso, que se puede reactivar con el desarrollo de actividades orientadas a sus necesidades.
- Las principales oportunidades que fueron identificadas se relacionan con la gran cantidad de espacios públicos presentes en la comuna, todos con falta de mantención. Existen paisajes naturales y borde costero en la mayor parte de la comuna, como los humedales urbanos, que pueden ser relevados para realizar diversas actividades con niños, adolescentes y adultos.
- Educar se presenta como una oportunidad para el cuidado de estos espacios de importancia mundial.
- De igual modo el cerro Huaihuen, mirador de la comuna, es un lugar visitado pero poco iluminado en la noche. La Playa del ex matadero es otro sector con potencial para el desarrollo de actividades, pero no cuenta con acceso consolidado.
- En la actualidad la ciudad cuenta con una costanera restaurada que se ha transformado en un espacio de encuentro, al igual que la plaza de Fátima donde se desarrollan distintos tipos de actividades, la que no es solo ocupada para la práctica de fútbol y básquetbol.
- Se menciona también la Plaza de la ciudad como punto de encuentro, la que debería ser potenciada con una mayor cantidad de actividades.
- Se menciona también el desuso de infraestructura pública, como el ex Internado de Yerbas Buenas donde se podrían desarrollar diversas actividades para jóvenes, desde culturales hasta deportivas, espacio que puede ser utilizado en los meses de invierno.

Focus Group Juventud



| Problemas identificados | Frecuencia |
|--|------------|
| Talleres para jóvenes orientados en oficios (mayores 18 años) | 1 |
| Falta espacios al aire libre donde se fomente el uso del Skate y su cultura | 1 |
| Pocas actividades orientadas a jóvenes | 1 |
| Personas que consumen alcohol y fuman en los espacios públicos incomodan a niños y jóvenes | 2 |

| Problemas identificados | Frecuencia |
|---|------------|
| Muchos perros callejeros que presentan un peligro para transeúntes | 2 |
| Movilización interna de la ciudad, pasajes muy caros y no llegan a todos los lugares | 1 |
| Falta de ciclovías | 1 |
| Falta de transporte público accesible | 1 |
| Diseño de un solo tipo de paraderos | 3 |
| Falta de Identidad local en los diseños | 1 |
| Establecimientos, equipamientos para la Juventud | 3 |
| Falta información sobre espacios de parques y bosques a los que acceder desde lo urbano | 1 |
| Falta de espacios públicos | 2 |
| Falta señalética turística | 1 |
| Falta de acceso a la playa matadero | 1 |
| Falta de fiscalización en los humedales urbanos, sujetos de relleno | 1 |
| Microbasurales en los sector urbano y rural | 1 |
| Falta de flora nativa en los espacios públicos | 1 |

| Oportunidades identificadas | Frecuencia |
|--|------------|
| Incentivar el buen uso de los espacios públicos para los jóvenes | 2 |
| Plaza, Costanera y plazoletas como espacios utilizados por niñeces y jóvenes | 1 |
| Existen atributos naturales que podrían ser potenciados como senderos | 2 |
| Plazoleta los Leones requiere mantención, es un espacio con identidad | 1 |
| Vertientes en la ciudad deberían ser catastradas y potenciadas | 2 |
| Playa matadero fue limpiada recientemente, arborización y mejoramiento del espacio | 1 |
| Atractivos naturales de Ancud deben ser relevados | 4 |
| Existencia de un Humedal Urbano decretado | 2 |

Fuente: Elaboración Propia en base a la información recolectada

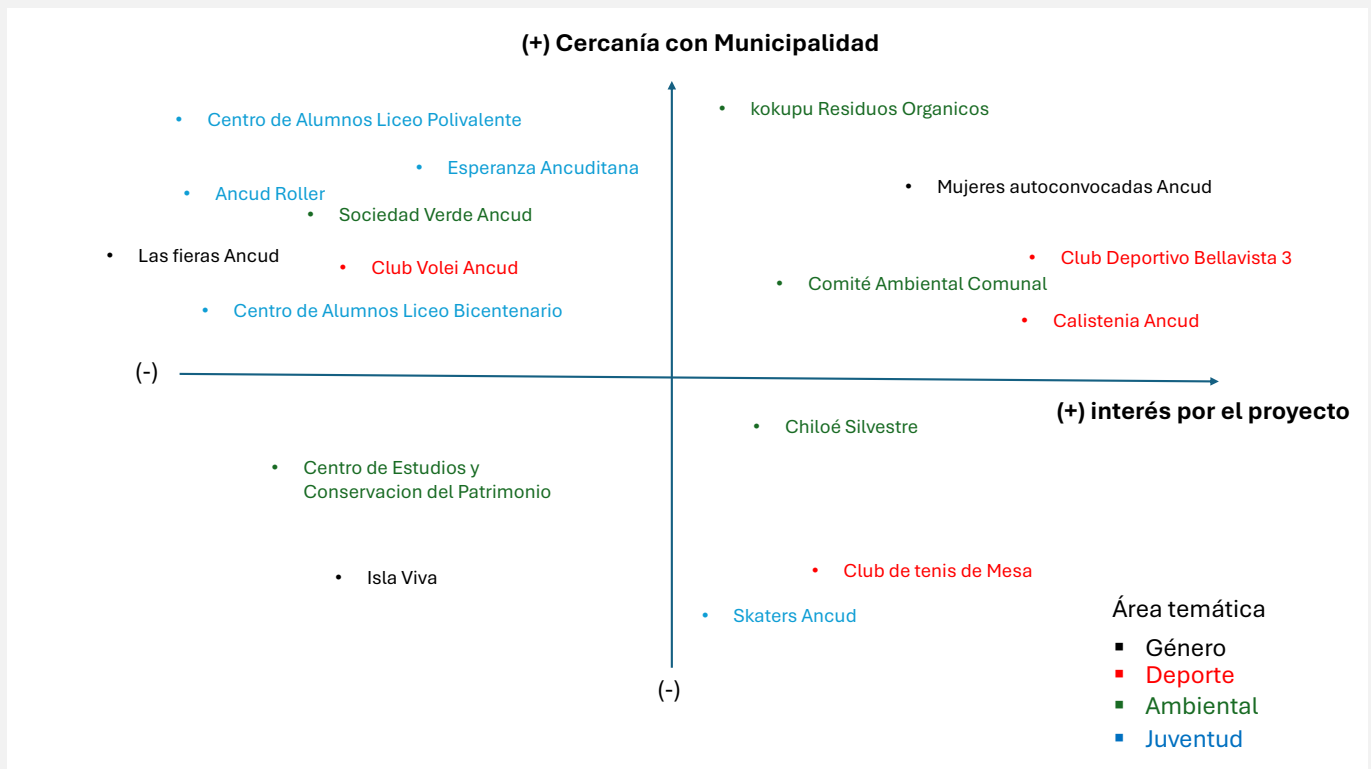
- **Síntesis de los aspectos claves en el Focus Group Juventud:**
 - No hay muchas actividades destinadas a jóvenes. Se percibe la falta de espacios públicos para que desarrollen actividades. Se propone ocupar alguno de los equipamientos en desuso disponible al interior de la comuna para concentrar distintas actividades para jóvenes. Es importante también para los jóvenes de la comuna que no se permita fumar en los espacios públicos, pues a muchos de ellos les molesta el olor y contamina el ambiente en que ellos buscan distraerse.
 - Otro problema importante para los jóvenes es la gran cantidad de perro de libre deambular que existen en todos los barrios de la comuna, se vuelven peligrosos, sobre todo para los peatones.
 - Falta de unificación en el diseño de paraderos, diseños con identidad y sobre todo útiles para los meses de lluvias intensas.
 - Falta de luminaria en los espacios públicos, lo que los vuelve peligrosos sobre todo de noche. Los meses de invierno se oscurece a las 17 hrs, por tanto, es importante mantener estos espacios iluminados para

el tránsito seguro de los peatones. Además, la mantención general de los espacios públicos, donde se instalen basureros diferenciados para evitar la contaminación y suciedad.

- Las principales oportunidades que fueron identificadas se relacionan con la gran cantidad de atractivos naturales que tiene la comuna de Ancud, tanto en la zona urbana como los sectores rurales. La existencia de humedales urbanos, playas dentro de la ciudad, cerros, bosques y ríos, que tienen un gran potencial para realizar diversas actividades al aire libre o de educación ambiental para jóvenes. Ancud es una ciudad caminable, pero se dificulta durante los meses de invierno

Categorización de los actores claves que participaron en los focus group

Figura 5. Mapa de actores estratégicos: zona de acción, cercanía con el Municipio e interés por el PIIMEP



Fuente: Focus group PIIMEP Ancud 2024.

Al analizar los actores que participaron de los focus group, se pueden identificar varios que ya contaban un vínculo con el Municipio y que están interesados en la participación del PIIMEP, ubicados en el cuadro superior derecho. Así, el Comité Ambiental Comunal se han relacionado con diversas organizaciones sociales de la comuna mediante la educación ambiental, y les preocupa que el proyecto incluya el aumento de flora nativa en los espacios públicos y la ocupación consciente de estos. También, Kokupu Residuos Orgánicos, dedicada a la recolección de residuos orgánicos en la comuna de Ancud, talleres de educación ambiental, su interés está en generar espacios públicos con flora nativa y espacios de educación en torno al cuidado de la naturaleza

Adicionalmente, en temas de género, se encuentran las Mujeres Autoconvocadas Ancud, grupo que concentra distintas mujeres de la comuna, tanto organizadas como sin organización, donde las mujeres de la comuna

comparten datos, acciones, etc. Ellas manifiestan su interés por mejorar espacios públicos para niñas y las personas a su cuidado.

En cuanto al deporte, el Club Deportivo Bellavista es cercano al Municipio al ocupar las multicanchas del sector de Bellavista, además de su participación en el Programa Quiero mi barrio (MINVU). Demandan que el PIIMEP tome en cuenta el deterioro de las multicanchas del sector. Asimismo, Calistenia Ancud ocupan los espacios públicos disponibles en la comuna, sobre todo el balneario Arena Gruesa, y han solicitado en más de una ocasión la instalación de barras y elementos que les permita realizar actividades deportivas en diversos espacios de la comuna, lo que demandan también al proyecto.

En segundo término, las que se sitúa en el cuadro superior izquierdo, están las organizaciones que tienen un vínculo importante con el Municipio, pero que no manifestaron su interés por participar en el PIIMEP, tales como Sociedad Verde Ancud que en un momento se preocupó del cuidado del canil y animales de compañía que son abandonados en la comuna. También, el Centro de Alumnos Liceo Polivalente, el Liceo Bicentenario, el Liceo dependiente del Administrador Provisional, no han participado de jornadas del proyecto. Por último, Esperanza Ancudita, que son grupo de jóvenes que realizan actividades para niñas en espacios públicos de la comuna; el Club Volei Ancud, que ocupan espacios públicos de la comuna de Ancud; y las Fieras Ancud Independientes, que trabajan con mujeres en acciones de autocuidado y capacitaciones, tampoco asistieron.

Finalmente, en el cuadro inferior izquierdo, se ubica la organización Chiloé Silvestre que demuestra una gran preocupación por el tránsito vehicular hacia la península de Lacuy y la preservación de la fauna chilota hacia los sectores rurales. Ancud Roller, han planteado la necesidad de mejorar los espacios de la comuna para la práctica de roller. El Club de tenis de mesa solicita mejorar los espacios donde realizan su disciplina y aumentar las actividades para jóvenes. Finalmente, Skaters Ancud demanda fomentar la cultura del Skate y mejorar el Skatepark que está a su cargo.

Principales resultados de la encuesta en línea a escala comunal

Con el objetivo de incorporar la mayor cantidad de habitantes del territorio comunal de Ancud dentro del proceso de participación, se aplicó una encuesta en línea. La encuesta se aplicó bajo el objetivo de levantar aquellos aspectos claves del diagnóstico territorial de movilidad y espacio público, así como de la visión, orientación y metas del PIIMEP.

Metodología

La encuesta se aplicó de forma online, siendo distribuida por diversos canales, de forma de llegar a distintos segmentos poblacionales: redes sociales, sitio web del Municipio, mesas barriales y focus group. Se recibieron un total de 255 respuestas.

En cuanto a la representatividad poblacional, cabe precisar que la encuesta no tuvo como objetivo levantar datos con representatividad cuantitativa de las opiniones de los habitantes de la comuna de Ancud. Su objetivo es más bien entregar pistas complementarias a las tendencias cualitativas que emergieron en las distintas instancias de participación.

Dicho esto, en términos de referencia se considera que con un nivel de confianza de un 95%, y margen de error de 7%, la muestra requerida para la comuna de Ancud es de 196 respuestas. Lo que sitúa la representatividad de la encuesta por sobre esta referencia.

A continuación, se detallan los principales resultados a nivel comunal.

Percepción general del territorio comunal

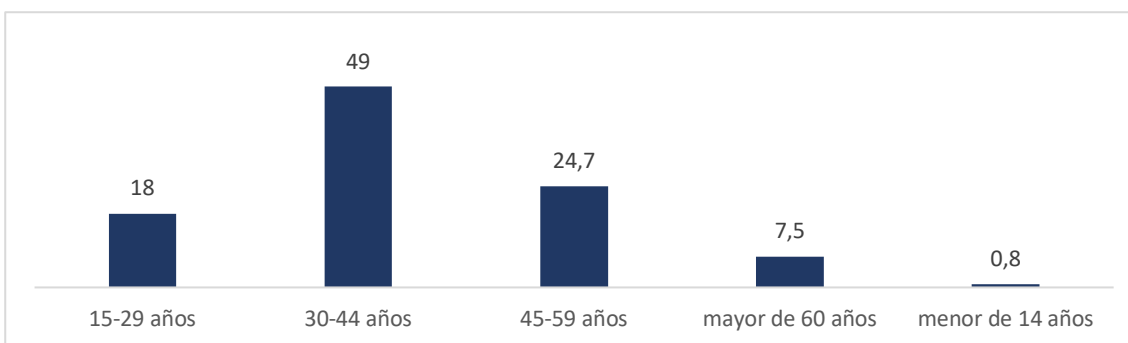
- *Información general de encuestados*

Un 72,5% de las personas encuestadas declaran habitar en la ciudad de Ancud, mientras que un 25,9% en el sector rural de la comuna. Con porcentajes menores, se encuentran representadas las otras zonas.

Casi la mitad de la muestra, con un 49%, lo representan personas entre 30 y 44 años. Seguido por los entre 45 y 59 años (con 24,7%), los con 15 y 29 años (con 18%), los mayores de 60 años (con 7,5%).

Cabe también destacar que las mujeres constituyen la mayoría de la muestra con un 63,5%.

¿Cuál es su rango de edad? (%) N: 255



- *Percepción del espacio público.*

Al consultar a los vecinos/as cómo se relaciona con el espacio público -calles, veredas, plazas y parques-, la repuesta más escogida es “Hago deporte o paseo en el espacio público / Es parte de mi vida diaria y lo considero para todo uso” (23,5%), lo que indica que existe cierto uso del espacio público, vinculado al deporte, que va más allá del traslado. Aunque también se identifica un segmento importante, con un 19,2%, que señala “Sólo uso el espacio público para trasladarme de un lugar a otro / Es parte de mi vida diaria y lo considero para todo uso”, asociando el espacio público a algo más funcional, y sólo como un medio de traslado.

¿Cómo se relaciona con el espacio público (calles, veredas, plazas y parques)?
Elija dos opciones (%) N: 255

| Dos opciones escogidas | % |
|--|------|
| Hago deporte o paseo en el espacio público, Es parte de mi vida diaria y lo considero para todo uso | 23,5 |
| Sólo uso el espacio público para trasladarme de un lugar a otro, Es parte de mi vida diaria y lo considero para todo uso | 19,2 |
| Me junto con mis amigos, vecinos o familia en lugares públicos, Es parte de mi vida diaria y lo considero para todo uso | 12,9 |

| | |
|---|-----|
| Sólo uso el espacio público para trasladarme de un lugar a otro, Hago deporte o paseo en el espacio público | 8,2 |
| Sólo uso el espacio público para trasladarme de un lugar a otro, Me gusta mirar lo que sucede en el espacio público | 7,1 |
| Hago deporte o paseo en el espacio público, Me junto con mis amigos, vecinos o familia en lugares públicos | 6,7 |
| Me gusta mirar lo que sucede en el espacio público, Es parte de mi vida diaria y lo considero para todo uso | 6,3 |
| Sólo uso el espacio público para trasladarme de un lugar a otro, Me junto con mis amigos, vecinos o familia en lugares públicos | 5,9 |
| Hago deporte o paseo en el espacio público, Me gusta mirar lo que sucede en el espacio público | 3,5 |
| Me junto con mis amigos, vecinos o familia en lugares públicos, Me gusta mirar lo que sucede en el espacio público | 2,7 |
| Otras respuestas | 4 |

Frente a la pregunta qué problemas del espacio público influyen en sus desplazamientos, la mayoría de las respuestas se centran en “Veredas y calles en mal estado” lo que indica que claramente este es un problema central percibido. Posteriormente, se señala que falta de estructura de resguardo frente a condiciones climáticas (por ejemplo: sectores techados) es también una gran problemática. También, elementos que impiden el tránsito (por ejemplo: puestos de venta, motos, o autos estacionados, poste) e inseguridad ciudadana (por ejemplo: peleas o riñas entre personas, ocurrencia de delitos), son también problemas muy mencionados, como se muestra en la tabla a continuación.

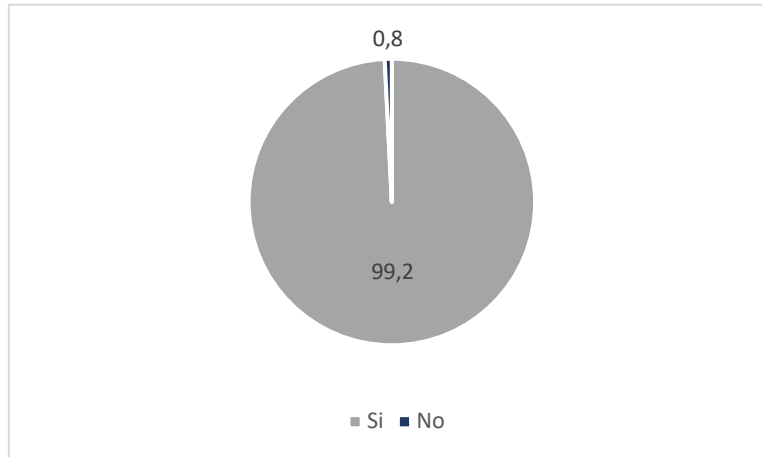
*¿Qué problemas del espacio público influyen en sus desplazamientos?
Elija dos opciones (%) N: 255*

| Dos opciones escogidas | % |
|---|----------|
| Veredas y calles en mal estado, Falta de estructura de resguardo frente a condiciones climáticas (por ejemplo: sectores techados) | 36,9 |
| Veredas y calles en mal estado, Elementos que impiden el tránsito (por ejemplo: puestos de venta, motos, o autos estacionados, postes) | 15,3 |
| Inseguridad ciudadana; (por ejemplo: peleas o riñas entre personas, ocurrencia de delitos), Veredas y calles en mal estado | 8,6 |
| Veredas y calles en mal estado, Poca accesibilidad; (por ejemplo: calles sin salida, calles discontinuas, mala señalética) | 8,6 |
| Inseguridad relacionada a la movilidad; (por ejemplo: accidente o conflictos entre autos, motos, peatones y bicicletas), Veredas y calles en mal estado | 6,7 |
| Inseguridad ciudadana; (por ejemplo: peleas o riñas entre personas, ocurrencia de delitos), Falta de estructura de resguardo frente a condiciones climáticas (por ejemplo: sectores techados) | 5,1 |
| Elementos que impiden el tránsito (por ejemplo: puestos de venta, motos, o autos estacionados, postes), Falta de estructura de resguardo frente a condiciones climáticas (por ejemplo: sectores techados) | 3,1 |
| Inseguridad relacionada a la movilidad; (por ejemplo: accidente o conflictos entre autos, motos, peatones y bicicletas), Inseguridad ciudadana; (por ejemplo: peleas o riñas entre personas, ocurrencia de delitos) | 2,7 |
| Poca accesibilidad; (por ejemplo: calles sin salida, calles discontinuas, mala señalética), Falta de estructura de resguardo frente a condiciones climáticas (por ejemplo: sectores techados) | 2 |
| Otras respuestas | 10,8 |

- *Percepción de movilidad.*

En cuanto a la pregunta “¿Considera importante el fomento de la caminata como forma de desplazarse en la ciudad”, un 99,2% responde que sí, lo que refleja un claro interés por promover más este tipo de traslado.

¿Considera importante el fomento de la caminata como forma de desplazarse en la ciudad? (%) N: 255



Respecto a cuál debería ser la prioridad para mejorar la caminata, dentro de las respuestas más nombradas está mejorar las condiciones de las veredas (por ejemplo: más anchas y mejor pavimentadas y sin interrupciones). También existe una clara preocupación por personas con movilidad reducida, donde se indica que debe darse facilidades a este segmento (por ejemplo: evitar desniveles, usar pavimentos con textura o mejorar la señalética)”. Otro ítem que destaca es el de mejorar las condiciones de seguridad de los peatones (por ejemplo: iluminación, vigilancia, control de delitos).

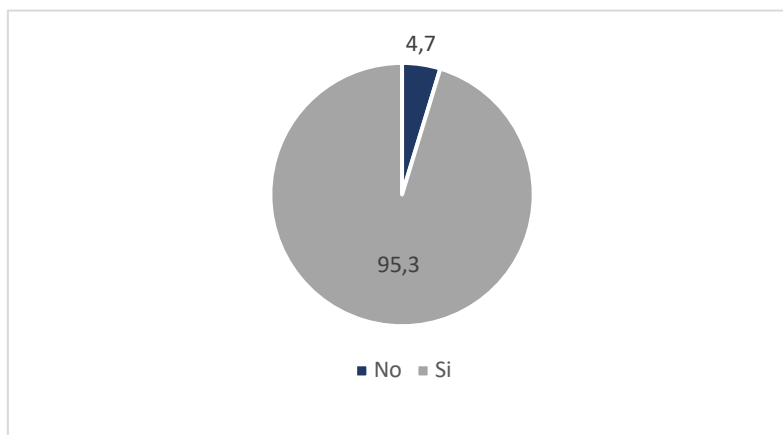
¿Cuál debería ser la prioridad para mejorar la caminata? Elija dos opciones (%) N: 255

| Dos opciones escogidas | % |
|---|------|
| Dar facilidades a personas con movilidad reducida; (por ejemplo: evitar desniveles, usar pavimentos con textura o mejorar la señalética), Mejorar las condiciones de las veredas (por ejemplo: más anchas y mejor pavimentadas y sin interrupciones) | 17,6 |
| Mejorar las condiciones de seguridad de los peatones (por ejemplo: iluminación, vigilancia, control de delitos), Mejorar las condiciones de las veredas (por ejemplo: más anchas y mejor pavimentadas y sin interrupciones) | 13,7 |
| Dar facilidades a personas con movilidad reducida; (por ejemplo: evitar desniveles, usar pavimentos con textura o mejorar la señalética), Mejorar las condiciones de seguridad de los peatones (por ejemplo: iluminación, vigilancia, control de delitos) | 12,9 |
| Implementar sistema de refugios (por ejemplo: habilitación de techumbre para protección frente a las lluvias), Mejorar las condiciones de las veredas (por ejemplo: más anchas y mejor pavimentadas y sin interrupciones) | 11,4 |
| Dar facilidades a personas con movilidad reducida; (por ejemplo: evitar desniveles, usar pavimentos con textura o mejorar la señalética), Implementar sistema de refugios (por ejemplo: habilitación de techumbre para protección frente a las lluvias) | 9 |
| Mejorar las condiciones de seguridad de los peatones (por ejemplo: iluminación, vigilancia, control de delitos), Implementar sistema de refugios (por ejemplo: habilitación de techumbre para protección frente a las lluvias) | 7,5 |
| Fomentar el desplazamiento responsable de peatones (por ejemplo: respeto a los cruces y semáforos), Mejorar las condiciones de las veredas (por ejemplo: más anchas y mejor pavimentadas y sin interrupciones) | 5,5 |

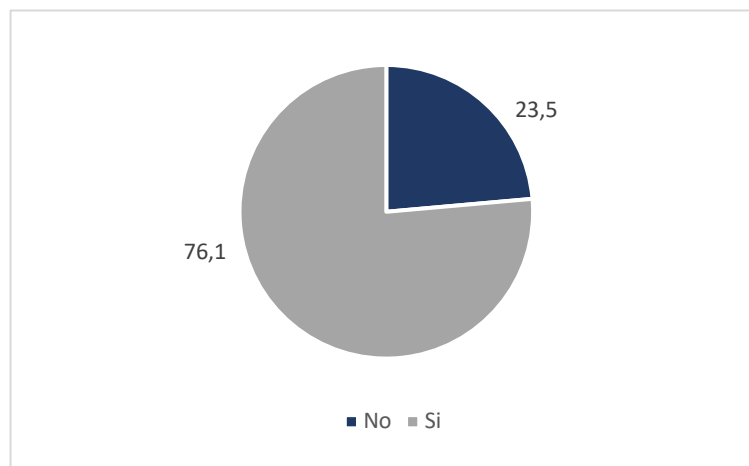
| | |
|---|-----|
| Dar facilidades a personas con movilidad reducida; (por ejemplo: evitar desniveles, usar pavimentos con textura o mejorar la señalética), Fomentar el desplazamiento responsable de peatones (por ejemplo: respeto a los cruces y semáforos) | 4,7 |
| Mejorar las condiciones de seguridad de los peatones (por ejemplo: iluminación, vigilancia, control de delitos), Fomentar el desplazamiento responsable de peatones (por ejemplo: respeto a los cruces y semáforos) | 4,3 |
| Restringir la circulación de autos o taxis colectivos en tramos con mayor cantidad de personas de a pie, Mejorar las condiciones de las veredas (por ejemplo: más anchas y mejor pavimentadas y sin interrupciones) | 3,9 |
| Dar facilidades a personas con movilidad reducida; (por ejemplo: evitar desniveles, usar pavimentos con textura o mejorar la señalética), Restringir la circulación de autos o taxis colectivos en tramos con mayor cantidad de personas de a pie | 2 |
| Otras respuestas... | 7,6 |

Por otra parte, un 95,3% responde que sí considera importante el fomento de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad; y un 76,5% cree que es importante recuperar el transporte público de buses como principal la de la ciudad, como se representa en los dos gráficos siguientes.

¿Considera importante el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad?
(%) N: 255



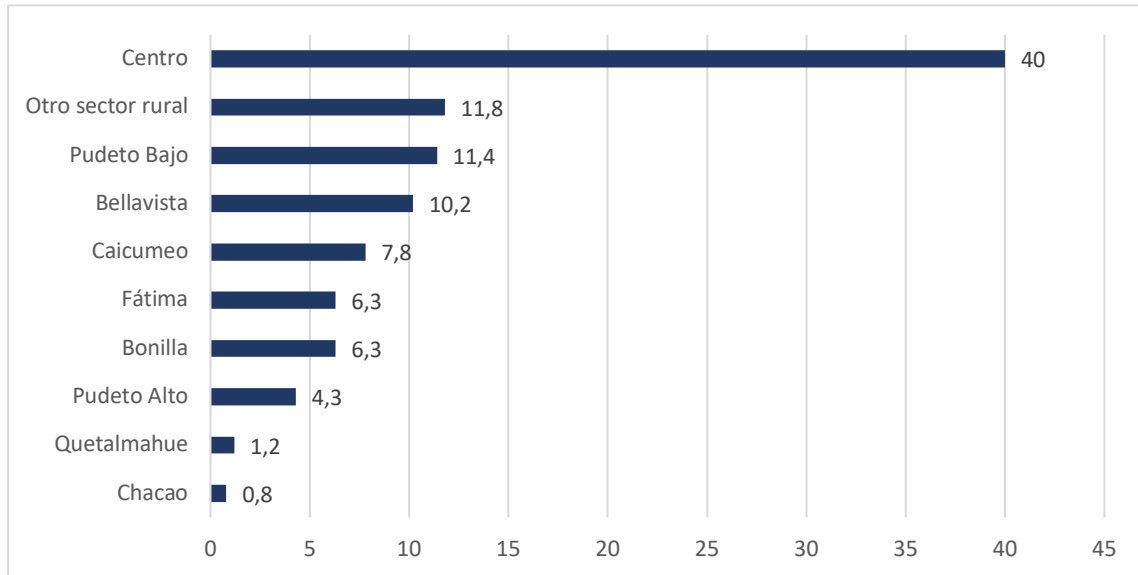
¿Considera importante recuperar el transporte público de buses como medio de transporte principal de la ciudad? (%) N: 255



Repartición de las respuestas por macrosectores

Con el fin de hacer un análisis más segmentado, por macro sectores, sobre temas de espacio público y movilidad, a los/las encuestados/as se les pide opinar sobre uno de ellos, obteniendo un 40% de la muestra que hace alusión al centro; análisis que se presenta a continuación.

¿Sobre qué macrosectores desea opinar? (%) N: 255

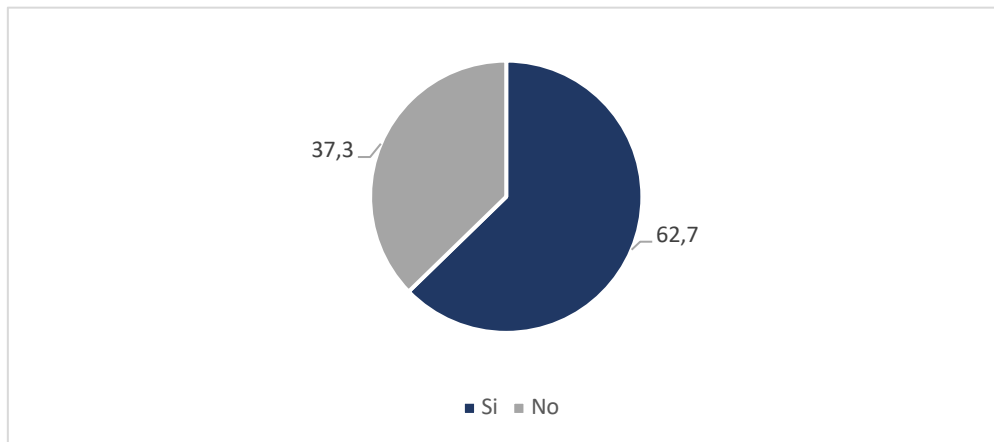


Macrosector Centro

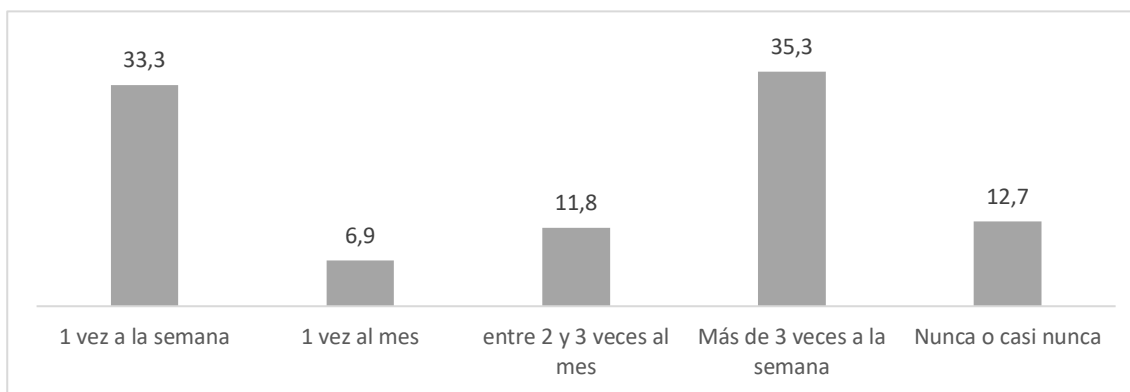
- *Percepción del áreas verdes y plazas.*

La mayoría de los encuestados/as, 62,7%, no está conforme con la cantidad de plazas del sector del centro, lo que indica que faltan aún más por construir. Esto sobre todo considerando que existe un tercio que utiliza las plazas más de tres veces a la semana, y otro tercio que las utiliza una vez a la semana, como se muestra en los gráficos a continuación.

¿Está conforme con la cantidad de plazas que hay en su sector? (%) N: 102



¿Con qué frecuencia usa las plazas y parques en su sector? (%) N: 102



Dentro de los motivos más mencionados por los cuales se utiliza las plazas en el macro sector céntrico es para compartir o encontrarse con otras personas, para disfrutar de la naturaleza y para jugar con los niños/as de mi familia.

¿Para qué usa las plazas y parques de su sector? Elija dos opciones. (%) N: 102

| Elija dos opciones | % |
|--|------|
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para disfrutar de la naturaleza | 27,9 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para jugar con los niños/as de mi familia | 19,6 |
| Para jugar con los niños/as de mi familia, Para disfrutar de la naturaleza | 17,6 |
| Para hacer deporte, Para disfrutar de la naturaleza | 9,8 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para hacer deporte | 5,9 |
| Para hacer deporte, Para jugar con los niños/as de mi familia | 4,9 |
| Otras respuestas | 13,7 |

Dentro de las razones más mencionadas por las cuales no pueden utilizar más las plazas y parques del sector céntrico, es porque están en mal estado, hay pocas instalaciones, los espacios no se encuentran techados y son inseguras, como se aprecia en la tabla siguiente. Por estas mismas razones, se señala que dentro de las medidas que podrían mejorar estos espacios es aumentar el mobiliario, mejorar la iluminación y vigilancia e implementar mejores condiciones frente a las lluvias.

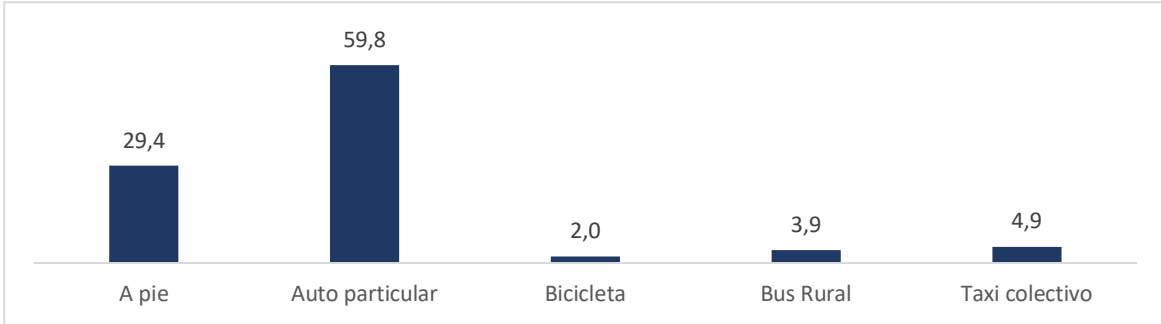
¿Cuáles razones impiden que use más las plazas y/o parques de su sector? Elija dos opciones (%) N: 102

| Elija dos opciones | % |
|---|------|
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos) | 34,3 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Espacios no se encuentran techados | 16,7 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Espacios no se encuentran techados | 12,7 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Insegura (por ejemplo: suceden delitos a las personas, hay peleas) | 7,8 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Insegura (por ejemplo: suceden delitos a las personas, hay peleas) | 4,9 |
| Otras respuestas | 23,5 |

- *Percepción de movilidad.*

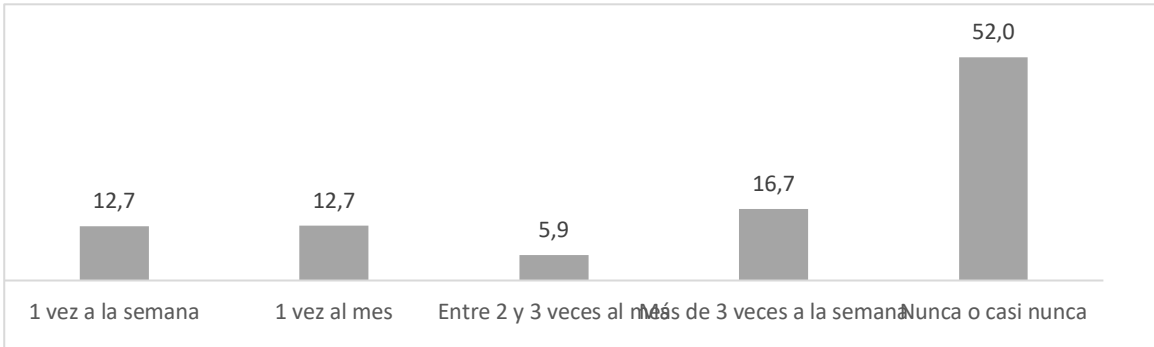
Al consultar a los/las vecinos/as por el medio de transporte habitual de desplazamiento en el sector del centro, la mayoría responde auto particular (59,8%), seguido por los que mencionan a pie (29,4%). Contrariamente, se aprecia que el taxi colectivo, bus rural y bicicleta no son medios habituales.

Habitualmente se desplaza en... (%) N:102



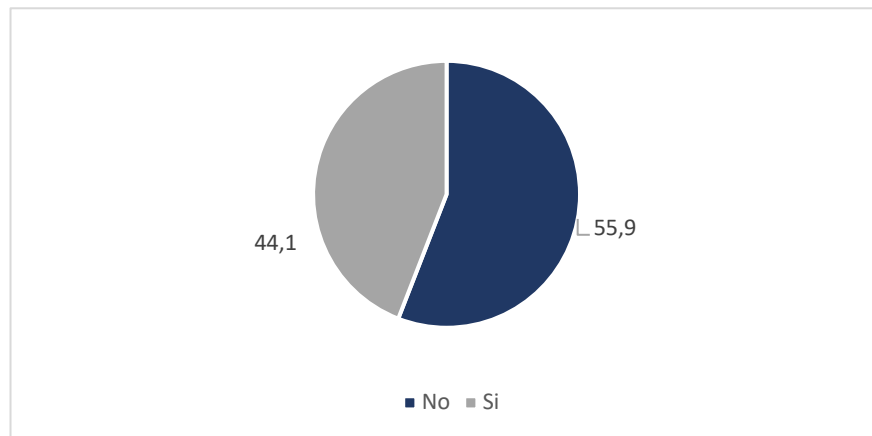
En esta línea se observa que la más de la mitad señala que nunca o casi nunca utiliza transporte público; mientras que solo un 16,7% lo utiliza más de 3 veces a la semana.

¿Con qué frecuencia usa el transporte público? (%) N:102



De hecho, la mayoría, con un 55,9% considera que el medio de transporte público es una alternativa real en el centro dentro de sus desplazamientos.

¿Considera que el transporte público en su sector es suficiente para considerarlo como alternativa real en sus desplazamientos? (%) N:102



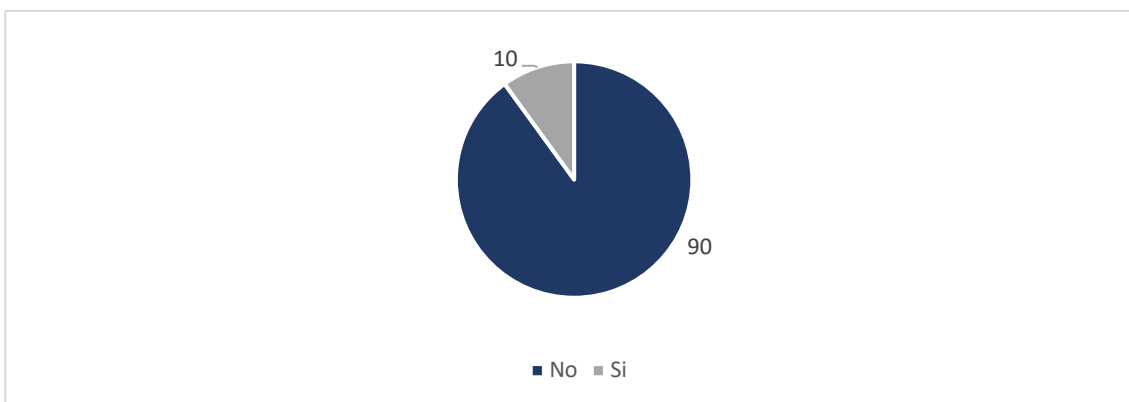
Respecto a cómo mejorar la movilidad en el centro, las frases más mencionadas por los encuestados son mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, mejorar veredas, mejorar accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños).

Otros sectores rurales

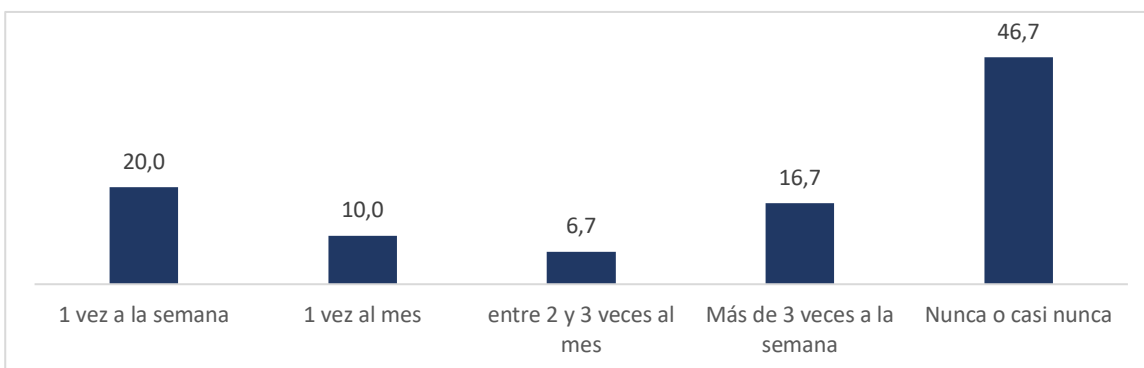
- *Percepción del áreas verdes y plazas.*

En cuanto a la personas que se refieren en sus respuestas a “otros sectores rurales”, se observa claramente una mayoría, con un 90%, que no está conforme con la mantención de plazas y parques. De hecho, existe casi una mitad, con 46,7%, del segmento encuestado que reconoce no utilizar nunca o casi nunca las plazas y parques, un porcentaje mayor que los que opinan sobre el sector del centro. Cabe destacar, sin embargo, que un 16,7% las utiliza más de tres veces a la semana y un 20% una vez a la semana, lo cual también es una proporción importante.

¿Está conforme con el estado de mantención de plazas y parques en su sector? (%) N: 30



¿Con qué frecuencia usa las plazas y parques en su sector? (%) N: 30



Dentro de las razones que impiden que se usen más las plazas y/o parques en otros sectores rurales, es que están en mal estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), son muy solitarias, cuentan con pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), son demasiado concurridas (por ejemplo: el espacio es insuficiente), los espacios no se encuentran techados y prefieren, por ende, realizar actividades bajo techo.

¿Cuáles razones impiden que use más las plazas y/o parques de su sector? (%) N: 30

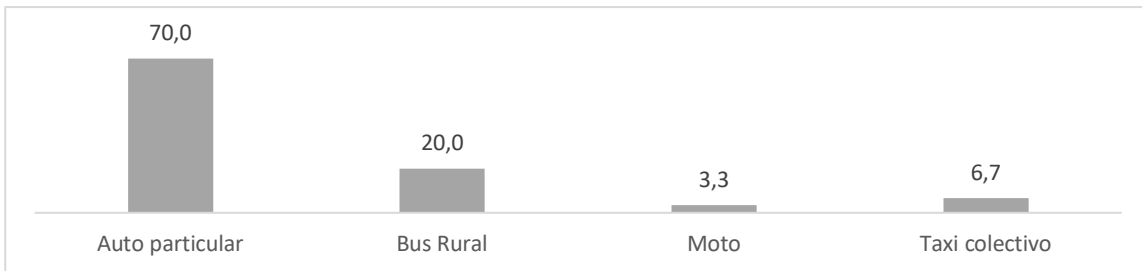
| Elija dos opciones | % |
|---|------|
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Muy solitaria | 20,0 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Demasiado concurrida (por ejemplo: el espacio es insuficiente) | 10,0 |
| Espacios no se encuentran techados, Prefiero realizar actividades bajo techo | 6,7 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos) | 3,3 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Espacios no se encuentran techados | 3,3 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Espacios no se encuentran techados | 3,3 |
| Demasiado concurrida (por ejemplo: el espacio es insuficiente), Espacios no se encuentran techados | 3,3 |
| Demasiado concurrida (por ejemplo: el espacio es insuficiente), No hay en mi sector , pero voy a la costanera | 3,3 |
| Espacios no se encuentran techados, Por qué no hay un lugar en mi sector de plazas para ir | 3,3 |
| Insegura (por ejemplo: suceden delitos a las personas, hay peleas), Muy solitaria | 3,3 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Demasiado concurrida (por ejemplo: el espacio es insuficiente) | 3,3 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Manao, necesita implementar plaza comunitaria | 3,3 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), No existente | 3,3 |
| Muy solitaria, Demasiado concurrida (por ejemplo: el espacio es insuficiente) | 3,3 |
| Muy solitaria, No hay | 3,3 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Insegura (por ejemplo: suceden delitos a las personas, hay peleas) | 3,3 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), No existen en Choroihue | 3,3 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), No hay | 3,3 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), No hay plazas en Huicha | 3,3 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), no hay plazas en mi sector | 3,3 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), No tenemos | 3,3 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Tiempo | 3,3 |

En cuanto a las acciones que podrían mejorar las plazas o parques de estos sectores rurales, es aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), mejorar la iluminación y vigilancia, implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios), desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música e implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios).

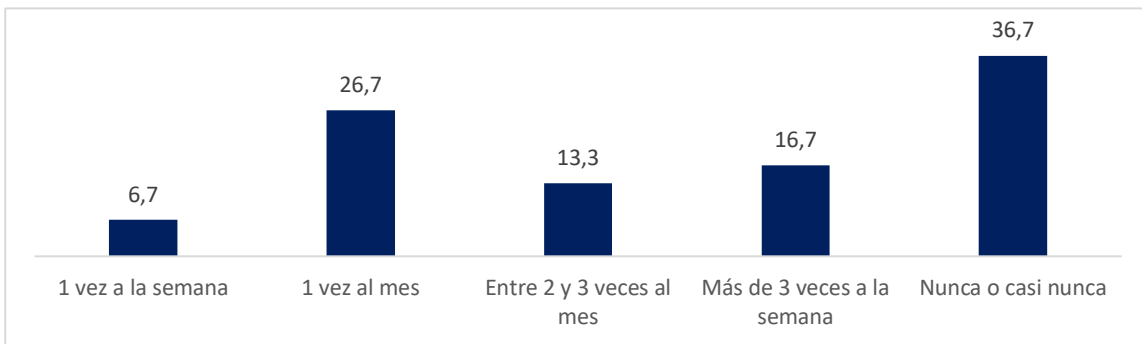
- *Percepción de movilidad.*

Al consultar a los vecinos/as por medio de transporte habitual en otros sectores rurales, un 70% responde en auto particular. Contrariamente, con una diferencia importante, de 50 puntos porcentuales, están los que se desplazan en bus rural (20%), taxi colectivo (6,7%) y moto (3,3%). Sin embargo, en relación a la frecuencia con que se señala que se usa el transporte público, las cifras no son tan bajas, existiendo solo un 36,7% que señala que nunca o casi nunca.

Habitualmente se desplaza en.. (%) N: 30

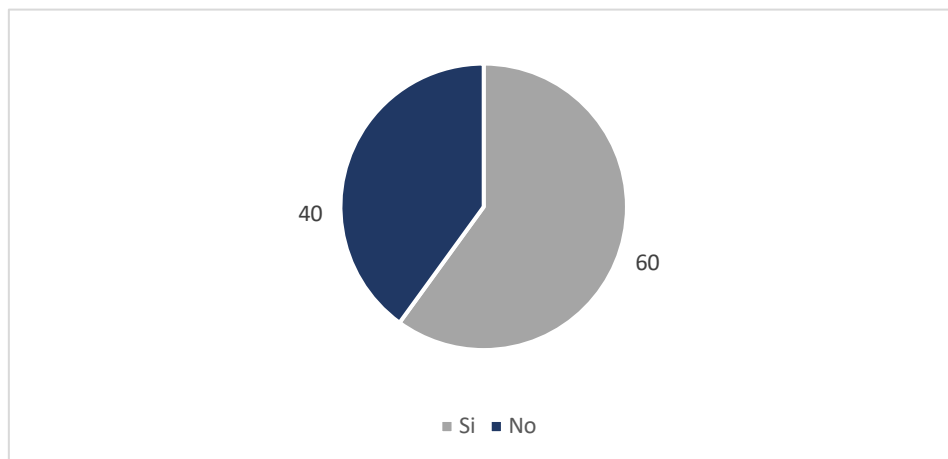


¿Con qué frecuencia usa el transporte público? N: 30



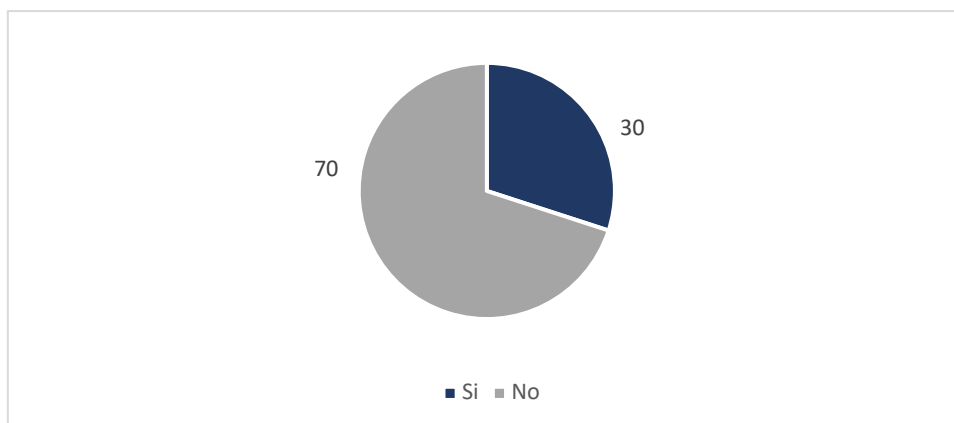
En cuanto a la pregunta “¿considera que el transporte público en su sector es suficiente para considerarlo como alternativa real en sus desplazamientos?” se identifica que un 60% responde que sí, lo que es un porcentaje mayor que las personas que opinan sobre el sector céntrico. Esto lleva a pensar que el transporte público es mejor evaluado en estas zonas rurales que la céntrica comunal.

¿Considera que el transporte público en su sector es suficiente para considerarlo como alternativa real en sus desplazamientos? (%) N:30



No obstante, en cuanto al desplazamiento a pie esta buena percepción baja, siendo un 70% que dice poder hacerlo con facilidad.

¿Considera que se puede desplazarse de a pie con facilidad en su sector? (%) N: 30



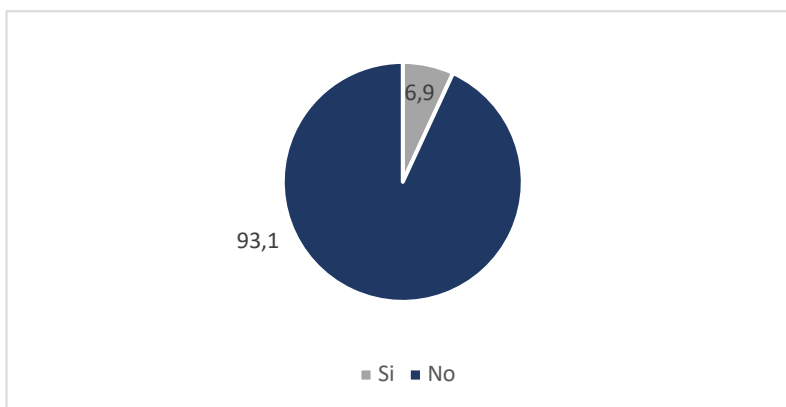
En relación a las acciones para mejorar la movilidad, las más señaladas son mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, mejorar veredas, mejorar la iluminación y vigilancia, y realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas).

Pudeto Bajo

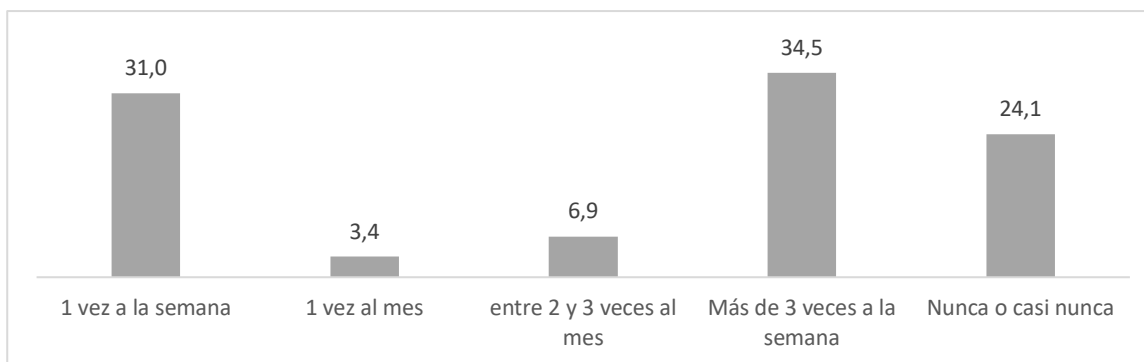
- *Percepción del áreas verdes y plazas.*

La disconformidad respecto al estado de mantención de plazas y parques es también alta en los que se refieren al sector Pudeto Bajo, siendo de un 93,1%; pese a que son bastantes utilizadas, pues solo un 24,1% no las utiliza nunca o casi nunca.

¿Está conforme con el estado de mantención de plazas y parques en su sector? (%) N=29



¿Con qué frecuencia usa las plazas y parques en su sector? (%) N=29



En cuanto a por qué se usan las plazas y parques, la mayoría señala que es para jugar con los niños/as de mi familia, para disfrutar de la naturaleza, para compartir o encontrarse con otras personas y para hacer deporte.

¿Para qué usa las plazas y parques de su sector? Elija dos opciones (%) N=29

| Elija dos opciones | % |
|--|------|
| Para jugar con los niños/as de mi familia, Para disfrutar de la naturaleza | 31,0 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para jugar con los niños/as de mi familia | 20,7 |
| Para hacer deporte, Para disfrutar de la naturaleza | 13,8 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para disfrutar de la naturaleza | 6,9 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para hacer deporte | 6,9 |
| Para hacer deporte, Para jugar con los niños/as de mi familia | 6,9 |
| Para disfrutar de la naturaleza, | 3,4 |
| Para disfrutar de la naturaleza, avistamiento de avifauna | 3,4 |
| Para hacer deporte, Para pasear a adultos mayores | 3,4 |
| Para hacer deporte, Todas las anteriores, y salir a pasear con mascotas. | 3,4 |

Adicionalmente, la mayoría de los encuestados que opinan sobre el sector dicen que las causas que obstaculizan que se usen más son mal estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), inseguridad (por ejemplo: suceden delitos a las personas, hay peleas) y los espacios no se encuentran techados.

¿Cuáles razones impiden que use más las plazas y/o parques de su sector? (%) N=29

| Elija dos opciones | % |
|---|------|
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos) | 37,9 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Insegura (por ejemplo: suceden delitos a las personas, hay peleas) | 17,2 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Espacios no se encuentran techados | 17,2 |
| Insegura (por ejemplo: suceden delitos a las personas, hay peleas), Espacios no se encuentran techados | 6,9 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Espacios no se encuentran techados | 6,9 |

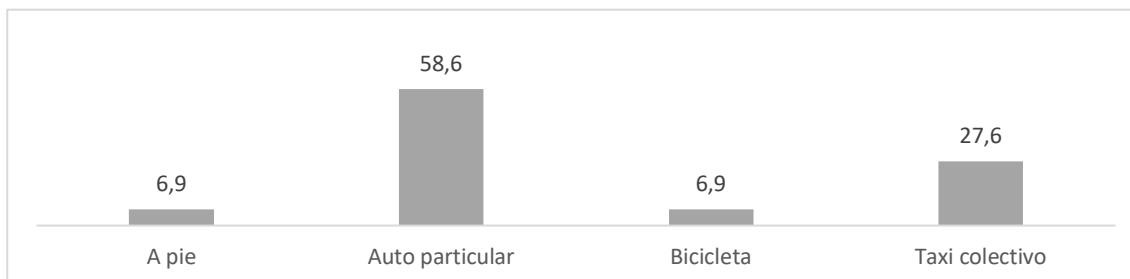
| | |
|--|-----|
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Juegos de los niños en mal estado son un peligro constante | 3,4 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), | 3,4 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Espacios en mal estado, sin mantenciones, juegos y máquinas para hacer deportes malas condiciones sin poder usarse. poca vegetación. | 3,4 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Insegura (por ejemplo: suceden delitos a las personas, hay peleas) | 3,4 |

Por este motivo, dentro de las medidas sugeridas para mejorar las plazas está el aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), mejorar la iluminación y vigilancia, implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios), mejorar la iluminación y vigilancia, y desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música.

- *Percepción de movilidad.*

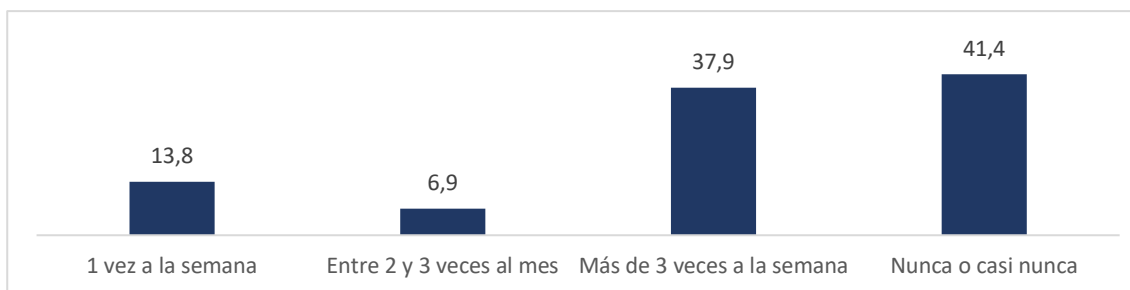
En relación a las formas de desplazarse en Pudeto Bajo, al igual que las otras macro zonas, se utiliza mayoritariamente el auto particular, con 58,6%. Luego, el taxi colectivo, con un 27,6%, tiene también gran uso, algo que no se menciona tan marcadamente en las otras zonas.

Habitualmente se desplaza en... (%) N=29



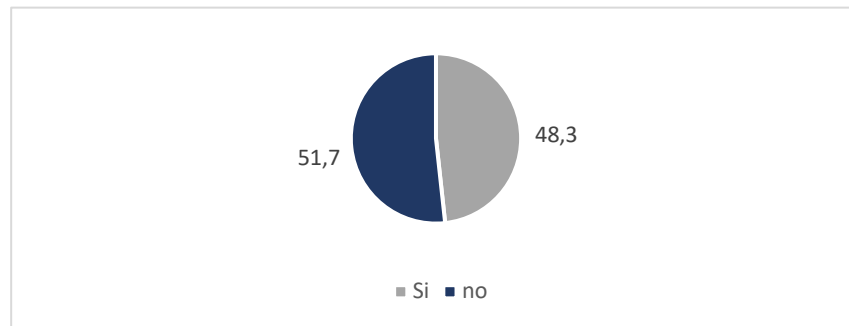
En cuanto a la frecuencia de uso del transporte público, un 41,4% señala hacerlo nunca o casi nunca. Contrariamente, un porcentaje importante, 37,9%, lo hace más de 3 veces a la semana.

¿Con qué frecuencia usa el transporte público? (%) N: 29

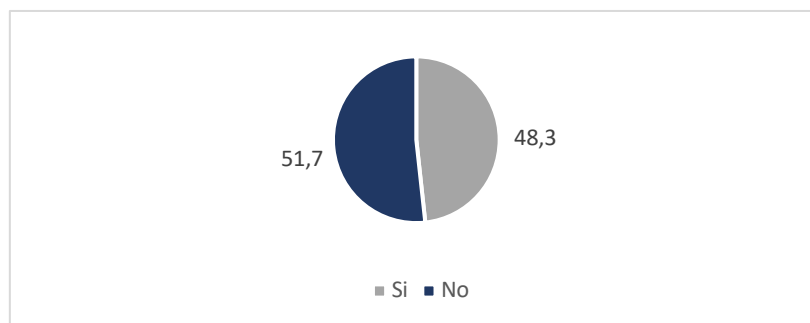


Coherentemente con lo anterior, un 48,3% cree que el transporte público en su sector es suficiente para considerarlo como alternativa real en sus desplazamientos, mismo porcentaje que piensa que se puede mover a pie con facilidad.

¿Considera que el transporte público en su sector es suficiente para considerarlo como alternativa real en sus desplazamientos?(%)N: 29



¿Considera que se puede desplazarse de a pie con facilidad en su sector? (%)N: 29



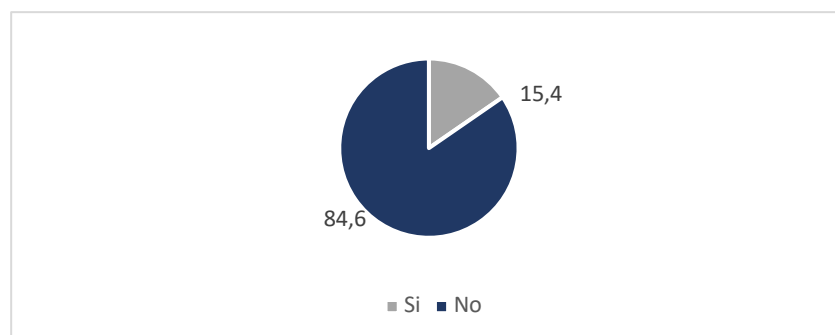
En cuanto a las medidas que podrían implementarse para mejorar la movilidad, las más nombradas son mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, mejorar la iluminación y vigilancia, incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, mejorar veredas, ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros.

Bellavista

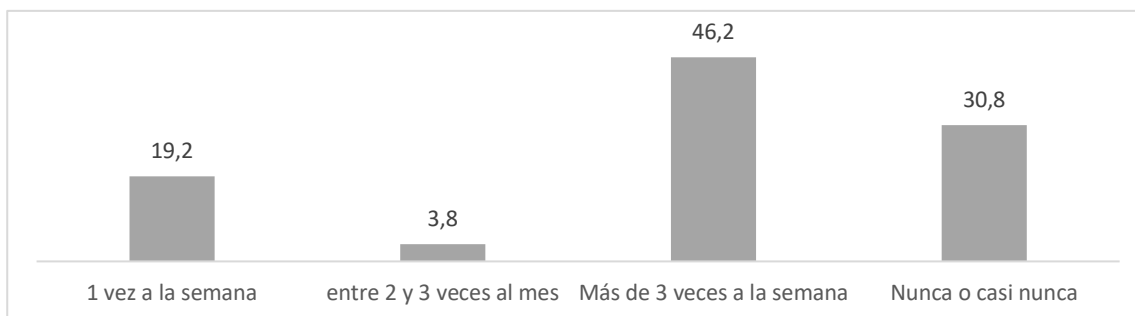
- *Percepción del áreas verdes y plazas*

En relación a las personas encuestadas que opinan sobre el sector de Bellavista, un 84,6% reconoce no estar conforme con el estado de mantenimiento de plazas y parques, pese a que su uso también es bastante alto.

¿Está conforme con el estado de mantenimiento de plazas y parques en su sector? (%) N: 26



¿Con qué frecuencia usa las plazas y parques en su sector? (%) N: 26



Dentro de las razones por las cuales se usan parques y plazas en el sector de Bellavista, son para jugar con los niños/as de mi familia, para disfrutar de la naturaleza, para compartir o encontrarse con otras personas, para hacer deporte y para compartir o encontrarse con otras personas.

¿Para qué usa las plazas y parques de su sector? (%) N: 26

| Elija dos opciones | % |
|--|------|
| Para jugar con los niños/as de mi familia, Para disfrutar de la naturaleza | 34,6 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para disfrutar de la naturaleza | 15,4 |
| Para hacer deporte, Para disfrutar de la naturaleza | 15,4 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para jugar con los niños/as de mi familia | 11,5 |
| Para hacer deporte, Para jugar con los niños/as de mi familia | 11,5 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para hacer deporte | 3,8 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para pasear | 3,8 |
| Para jugar con los niños/as de mi familia, Pasear a mi mascota | 3,8 |

En cuanto a las causas que impiden un mayor uso de los espacios verdes, están su mal estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), espacios no se encuentran techados.

¿Cuáles razones impiden que use más las plazas y/o parques de su sector? (%) N: 26

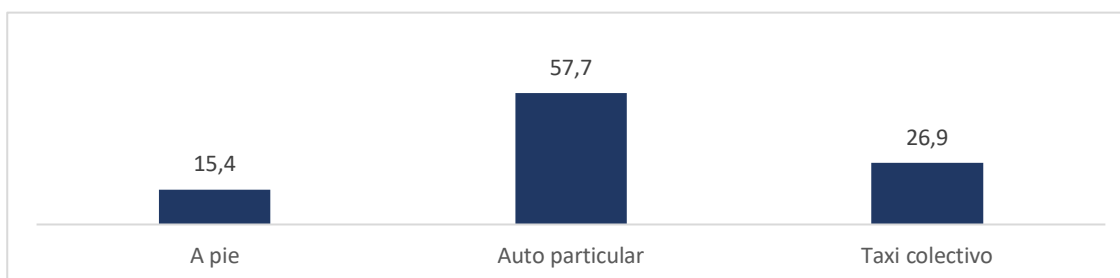
| Elija dos opciones | % |
|---|------|
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos) | 34,6 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Espacios no se encuentran techados | 15,4 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Muy solitaria | 15,4 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Espacios no se encuentran techados | 7,7 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Insegura (por ejemplo: suceden delitos a las personas, hay peleas) | 7,7 |
| Espacios no se encuentran techados, Mal estado los juegos | 3,8 |
| Insegura (por ejemplo: suceden delitos a las personas, hay peleas), Espacios no se encuentran techados | 3,8 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Muy solitaria | 3,8 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Poco juegos de niños | 3,8 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Todo bien | 3,8 |

Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), mejorar la iluminación y vigilancia, mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte, implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios), son las acciones más mencionadas que se piensa que podrían mejorar las plazas o parques.

- *Percepción de movilidad.*

En el sector de Bellavista, el auto particular es también el medio de transporte más utilizado (57,7%), seguido por el taxi colectivo (26,9%), y a pie (15,4%). Pese a este alto porcentaje de personas que usan el automóvil, se observa un importante uso del transporte público, siendo solo un 23,1% los que lo usan nunca o casi nunca.

Habitualmente se desplaza en... (%) N: 26

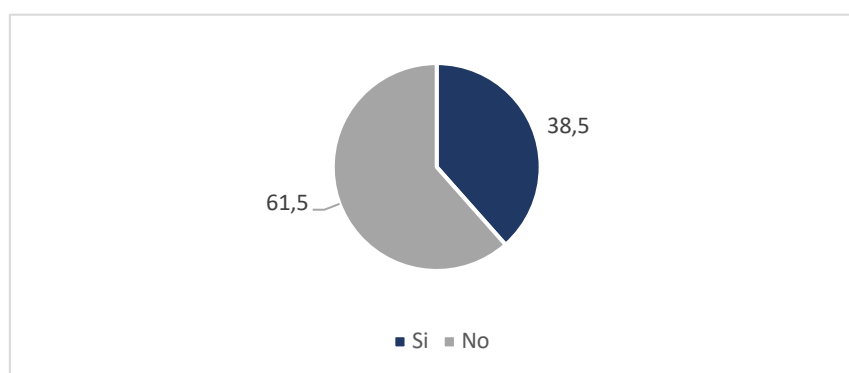


¿Con qué frecuencia usa el transporte público? (%) N:26



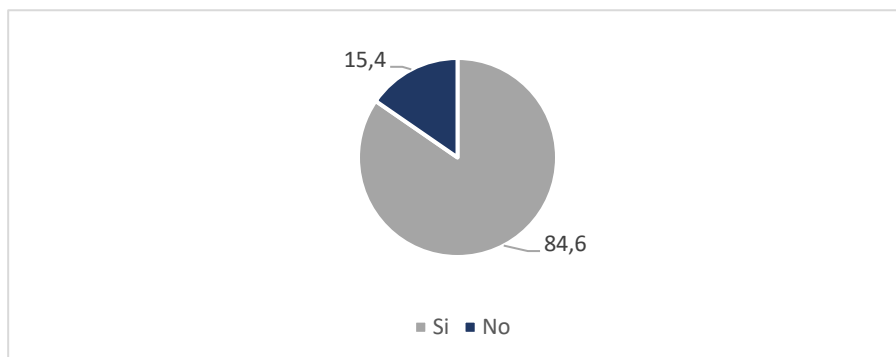
Ante la pregunta “¿Considera que el transporte público en su sector es suficiente para considerarlo como alternativa real en sus desplazamientos?”, se identifica que un porcentaje importante, con 61,5%, señala que no, lo cual llama a tener que fortalecerlo si se quiere seguir promoviendo su uso.

¿Considera que el transporte público en su sector es suficiente para considerarlo como alternativa real en sus desplazamientos? (%) N:26



En relación al desplazamiento a pie en Bellavista, llama la atención que el porcentaje un alto porcentaje opina que se puede hacer con facilidad, 84,6%, siendo mayor que el de los otros sectores analizados.

¿Considera que se puede desplazarse de a pie con facilidad en su sector? (%) N: 26



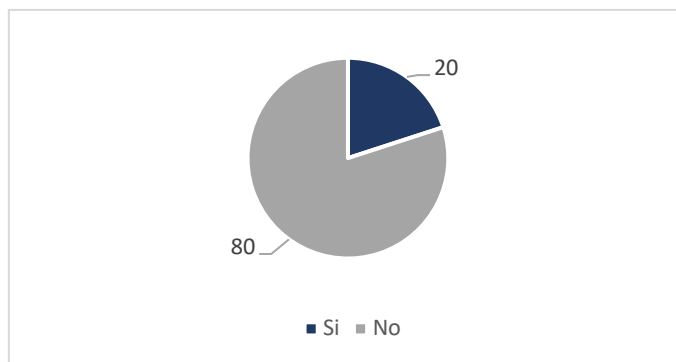
Los encuestados señalan como acción importante en Bellavista para mejorar la movilidad es mejorar veredas, mejorar la iluminación y vigilancia, ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores y mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética.

Caicumeo

- *Percepción del áreas verdes y plazas*

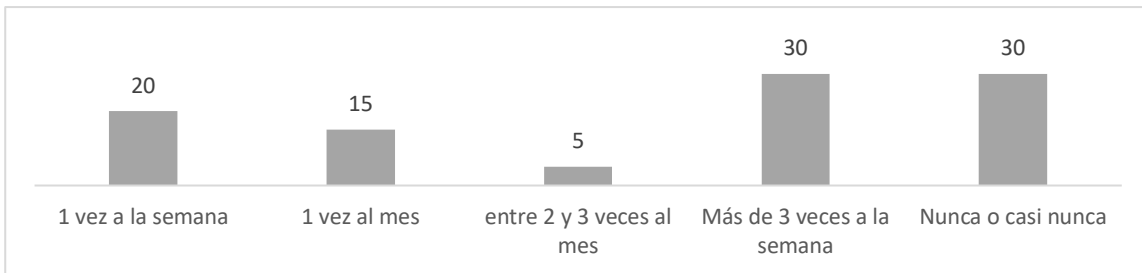
De los encuestados, 20 personas decidieron opinar sobre Caicumeo, quienes también se manifestaron críticos, con un 20% de disconformidad, respecto al estado de mantención de plazas y parques.

¿Está conforme con el estado de mantención de plazas y parques en su sector? (%) N: 20



Pese a esta disconformidad, se observa que sólo un 30% de los encuestados reconoce usar las plazas nunca o casi nunca, el resto lo utiliza al menos 1 a vez al mes, lo que también demuestra una frecuencia importante.

¿Con qué frecuencia usa las plazas y parques en su sector? (%) N: 20



Los motivos por los cuales utilizan las plazas y parques de Caicumeo es para jugar con los niños/as de mi familia, para disfrutar de la naturaleza y para compartir o encontrarse con otras personas.

¿Para qué usa las plazas y parques de su sector? (%) N: 20

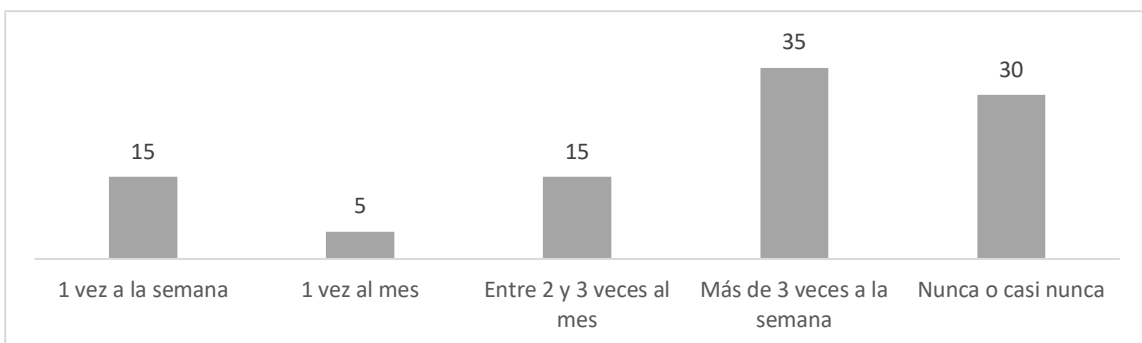
| Elija dos opciones | % |
|--|----|
| Para jugar con los niños/as de mi familia, Para disfrutar de la naturaleza | 35 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para jugar con los niños/as de mi familia | 25 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para disfrutar de la naturaleza | 15 |
| Para hacer deporte, Para jugar con los niños/as de mi familia | 10 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para hacer deporte | 5 |
| Para disfrutar de la naturaleza, Es mi Trayecto de trabajo | 5 |
| Para hacer deporte, Para disfrutar de la naturaleza | 5 |

Aumentar el mobiliario, desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, mejorar las condiciones de accesibilidad, incorporar zonas para picnic o asados, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias, son algunas medidas señaladas para mejorar las plazas de Caicumeo, según los/las encuestados/as.

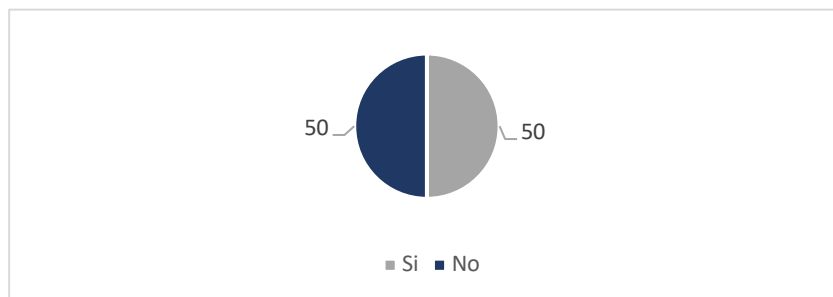
- *Percepción de movilidad.*

Un 30% de las personas que opinan sobre Caicumeo, señalan usar nunca o casi nunca transporte público, el resto sí lo hace, al menos una vez al mes, siendo un porcentaje importante. Además, un alto porcentaje opina, con un 75%, que se puede pasear a pie con facilidad, como se representa en los siguientes gráficos.

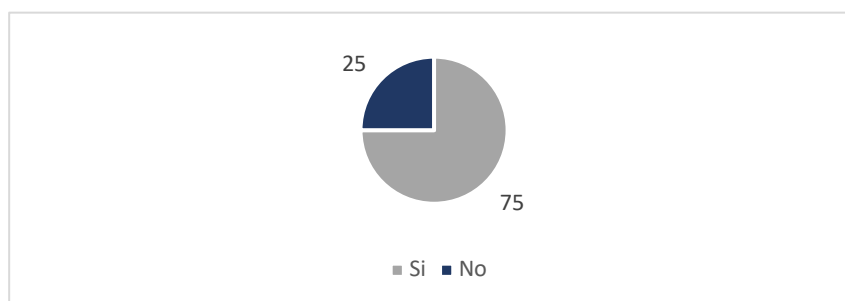
¿Con qué frecuencia usa el transporte público? (%) N:20



¿Considera que el transporte público en su sector es suficiente para considerarlo como alternativa real en sus desplazamientos? (%) N: 20



¿Considera que se puede desplazarse de a pie con facilidad en su sector? (%) N: 20



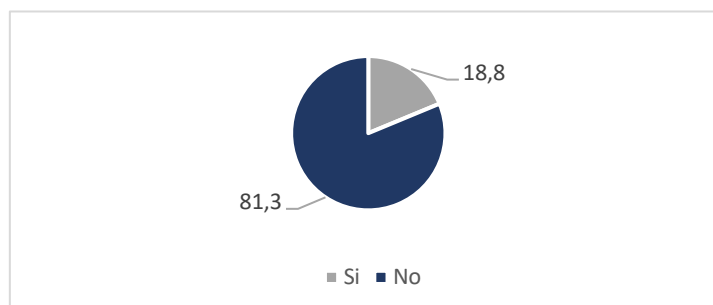
Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, mejorar veredas, mejorar la iluminación y vigilancia, incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, son algunas medidas señaladas por los/las vecinos/as para mejorar la movilidad en Caicumeo.

Fátima

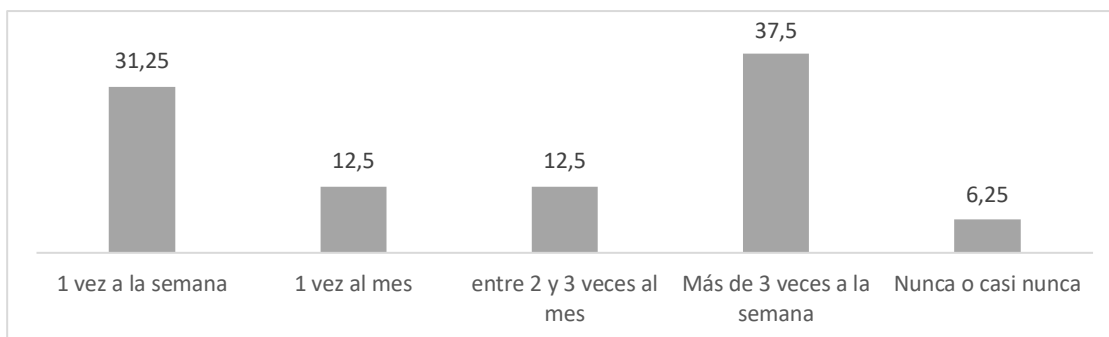
- *Percepción del áreas verdes y plazas*

Al considerar las personas que opinan sobre Fátima, se observa que también su disconformidad respecto a la mantención de plazas y parques es alta, con un 81,3%, aun cuando su uso es bastante elevado y hasta mayor que en los otros sectores analizados, como se aprecia en los próximos gráficos.

¿Está conforme con el estado de mantención de plazas y parques en su sector? (%) N: 16



¿Con qué frecuencia usa las plazas y parques en su sector? (%) N: 16



Por otra parte, dentro de los motivos por los cuales no se pueden usar más las plazas y/o parques, los/las vecinos/as señalan mal estado, pocas instalaciones y espacios no se encuentran techados.

¿Cuáles razones impiden que use más las plazas y/o parques de su sector? (%) N: 16

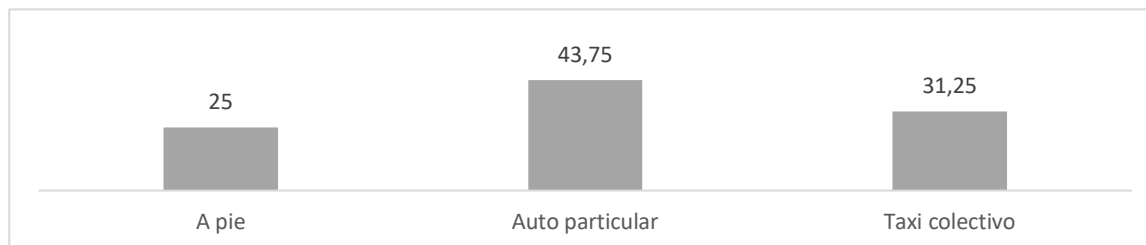
| Elija dos opciones | % |
|--|------|
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos) | 50 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Espacios no se encuentran techados | 12,5 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Espacios no se encuentran techados | 12,5 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Insegura (por ejemplo: suceden delitos a las personas, hay peleas) | 12,5 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Se suelen acumular residuos en algunas plazas de mi sector como la plazoleta del triángulo Fátima | 6,25 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Demasiado concurrida (por ejemplo: el espacio es insuficiente) | 6,25 |

Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), mejorar la iluminación y vigilancia, implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios), desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, (por ejemplo: techar ciertos espacios), son acciones que podrían mejorar las plazas de Fátima, según los/las encuestados/as.

- *Percepción de movilidad*

En cuanto a los medios de transporte de las personas en Fátima, el auto particular es el más habitual, con 43,5%, pero el taxi colectivo, es también muy importante, con 31,3%. Falta de todas formas potenciar más el transporte público, ya que no es suficiente como para se transforme en una alternativa real, según 62,5% de los/las encuestados/as, como se aprecia a continuación.

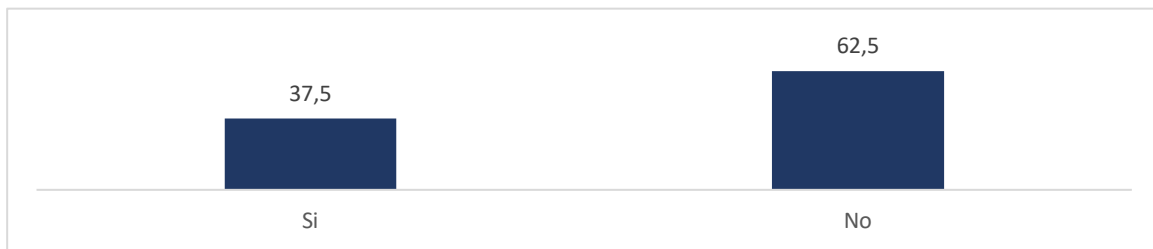
Habitualmente se desplaza en (%)



¿Con qué frecuencia usa el transporte público? (%) N: 16

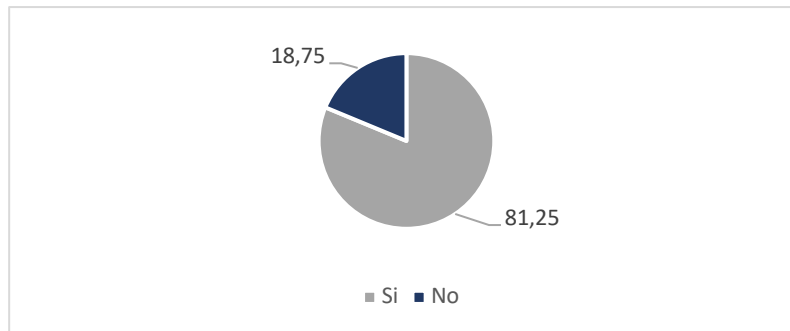


¿Considera que el transporte público en su sector es suficiente para considerarlo como alternativa real en sus desplazamientos? (%) (N: 16)



Por otra parte, se observa que la caminata es un medio importante en Fatima, donde además de que un 25% lo haga, un 81,3% considera que se puede hacer con facilidad.

¿Considera que se puede desplazar de a pie con facilidad en su sector? (%) (N: 16)



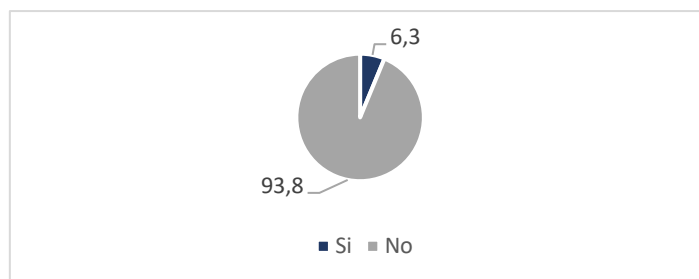
Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, mejorar la iluminación y vigilancia, ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, mejorar veredas y mejorar la accesibilidad, son algunas medidas mencionadas que podrían mejorar la movilidad del sector, según las personas encuestadas.

Bonilla

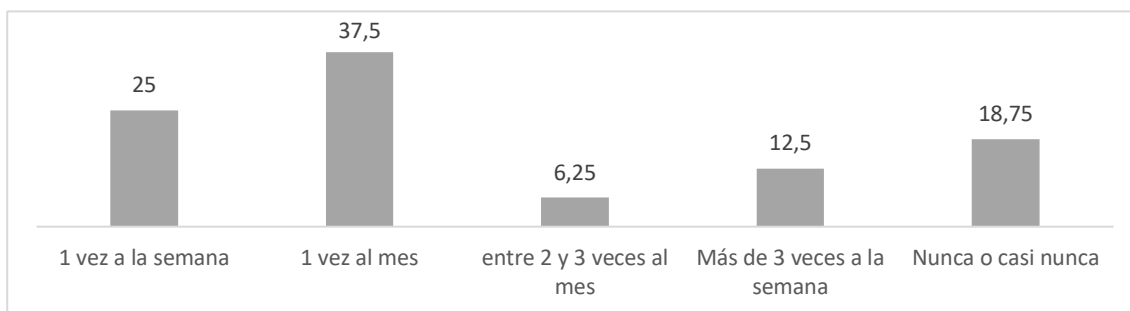
- *Percepción del áreas verdes y plazas*

En relación al sector de Bonilla, el uso de plazas y parques es también alto (solo un 18,8% no va nunca o casi nunca), sin embargo, existe una mala apreciación sobre su estado de mantención, como se aprecia en los siguientes gráficos.

¿Está conforme con el estado de mantención de plazas y parques en su sector? (%) N:16



¿Con qué frecuencia usa las plazas y parques en su sector? (%) N:16



Para jugar con los niños/as de mi familia, para disfrutar de la naturaleza, para hacer deporte, son dentro de las razones más señaladas para el uso de plazas y parques en Bonilla.

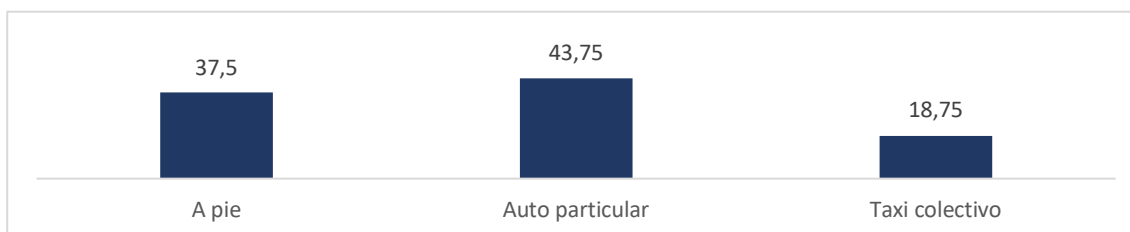
¿Para qué usa las plazas y parques de su sector? (%) N:16

| Elija dos opciones | % |
|--|-------|
| Para jugar con los niños/as de mi familia, Para disfrutar de la naturaleza | 50 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para disfrutar de la naturaleza | 18,75 |
| Para hacer deporte, Para jugar con los niños/as de mi familia | 18,75 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para hacer deporte | 6,25 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para jugar con los niños/as de mi familia | 6,25 |

- *Percepción de movilidad*

Al igual que las otras zonas analizadas, en Bonilla existe un importante uso del automóvil, y taxi colectivo, como se aprecia a continuación. El andar a pie es también otra forma habitual de traslado.

Habitualmente se desplaza en: (%) N:16

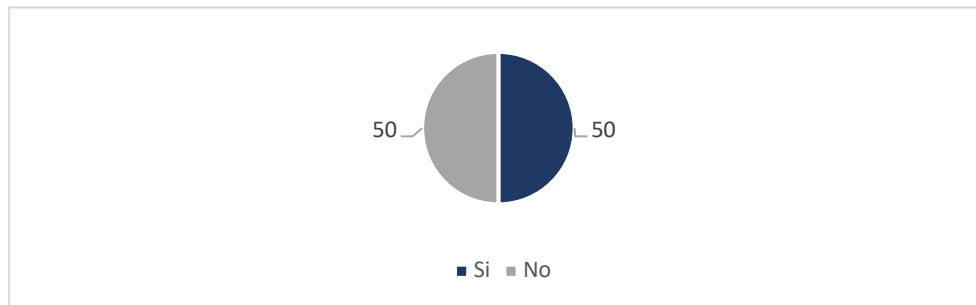


Mitad de los encuestados que opinan sobre Bonilla consideran que el transporte público es una alternativa real de desplazamiento, pese a que un 18,8% nunca lo utiliza.

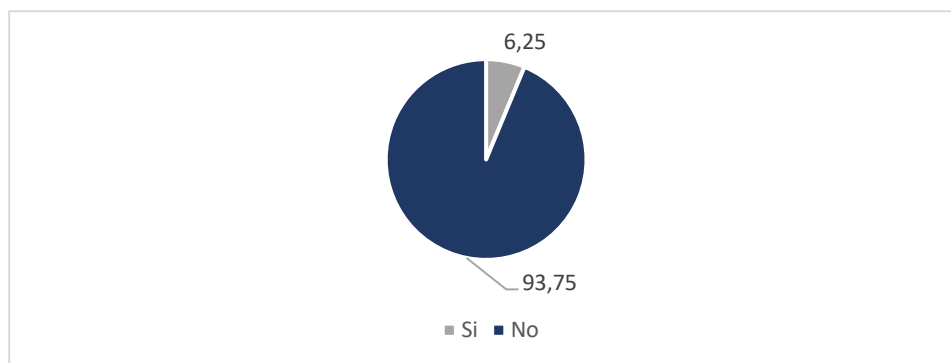
¿Con qué frecuencia usa el transporte público? (%) N: 16



¿Considera que el transporte público en su sector es suficiente para considerarlo como alternativa real en sus desplazamientos? (%) N: 16



¿Considera que se puede desplazarse de a pie con facilidad en su sector? (%) N: 16



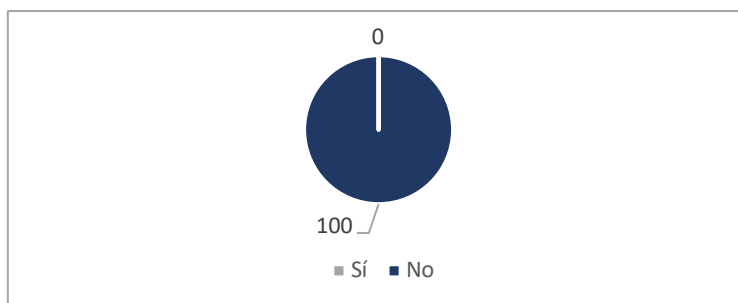
Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, mejorar la iluminación y vigilancia, ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, mejorar accesibilidad, son medidas que podrían mejorar la movilidad en Bonilla.

Pudeto Alto

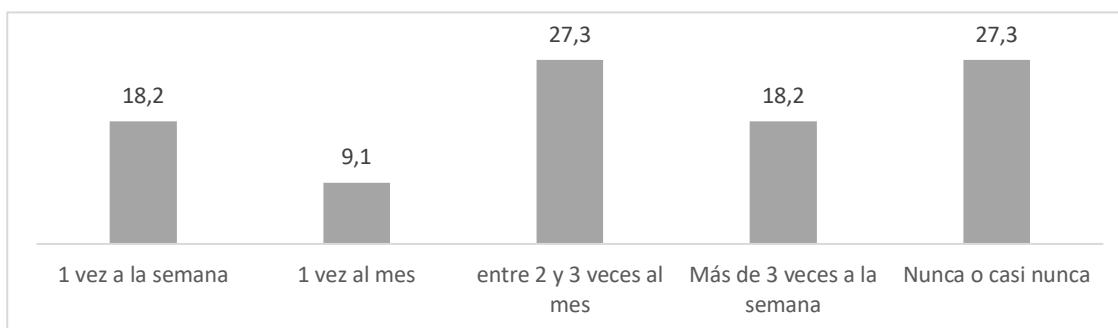
- *Percepción de áreas verdes y plazas*

En relación a los/as que opinan de Pudeto Alto, su percepción es aún más extrema: el 100% conforme con el estado de mantención de plazas y parques del sector.

¿Está conforme con el estado de mantención de plazas y parques en su sector? (%) N:11



¿Con qué frecuencia usa las plazas y parques en su sector? (%) N:11



¿Para qué usa las plazas y parques de su sector? (%) N:11

| Elija dos opciones | % |
|--|------|
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para disfrutar de la naturaleza | 27,3 |
| Para compartir o encontrarse con otras personas, Para jugar con los niños/as de mi familia | 27,3 |
| Para disfrutar de la naturaleza, No hay plazas ni parques | 9,1 |
| Para hacer deporte, Para disfrutar de la naturaleza | 18,2 |
| Para jugar con los niños/as de mi familia, Para disfrutar de la naturaleza | 18,2 |

Mal estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), espacios no se encuentran techados, muy solitarias, son de los argumentos más mencionados que explicarían que se usen más esas áreas verdes, según los/las encuestados/as.

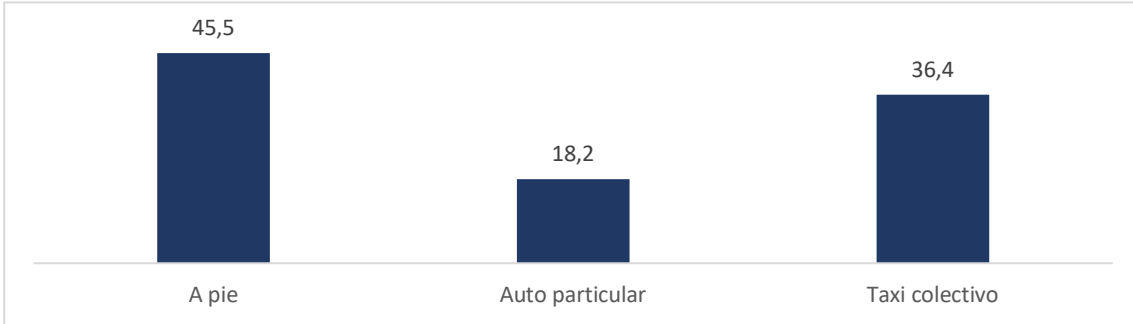
¿Cuáles razones impiden que use más las plazas y/o parques de su sector? (%) N:11

| Elija dos opciones | % |
|---|------|
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Espacios no se encuentran techados | 18,2 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Muy solitaria | 9,1 |
| Mal Estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos) | 45,5 |
| Muy solitaria, No hay plazas ni parques | 9,1 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Muy solitaria | 9,1 |
| Pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), Solo hay una en el sector y queda lejos | 9,1 |

- *Percepción de movilidad*

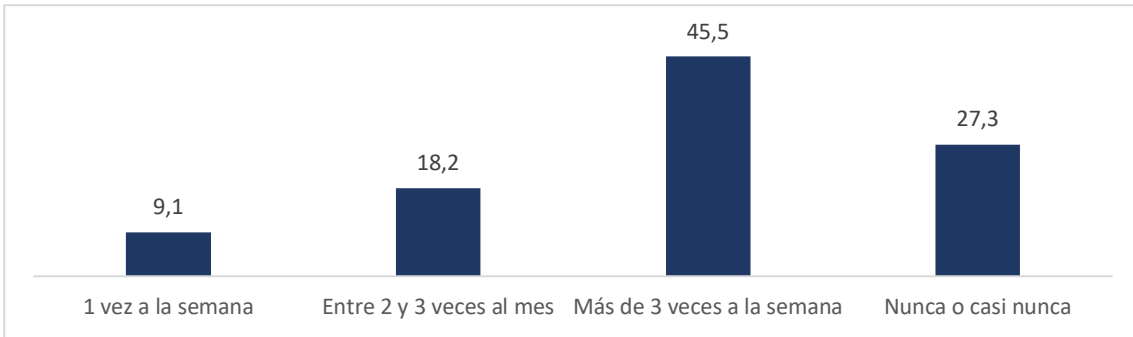
En cuanto a las formas de traslado, ocurre un fenómeno particular en Pudeto Alto: son más las personas que se desplazan habitualmente a pie que en auto particular.

Habitualmente se desplaza en: (%) N:11

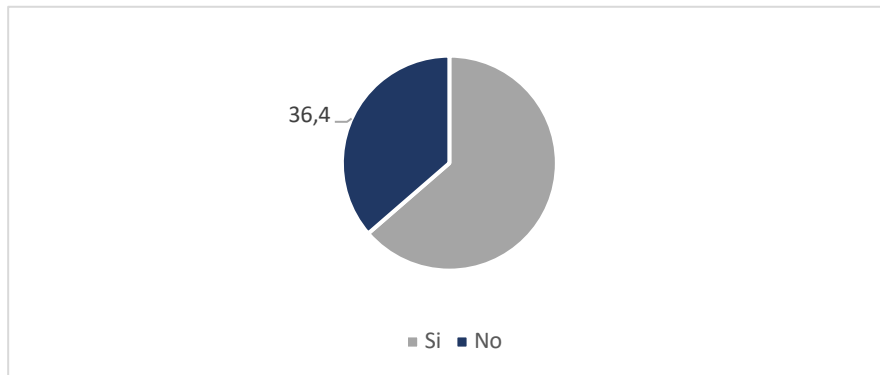


Pese a esta baja tasa de uso del automóvil observada, existe un 27,3% que usa nunca o casi nunca el transporte público.

Con qué frecuencia usa el transporte público? (%) N:11



¿Considera que el transporte público en su sector es suficiente para considerarlo como alternativa real en sus desplazamientos? (%) N:11



Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, mejorar accesibilidad, realizar programas de convivencia vial, mejorar las fachadas de los edificios alrededor, ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga, ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, son algunas mencionadas para mejorar la movilidad en Pudeto Alto.

Quetalmahue y Chacao

- *Percepción de áreas verdes y plazas*

Dado que existen bajo número de encuestados que hacen referencia a Quetalmahue y Chacao, se desarrolla a continuación un análisis cualitativo de sus respuestas.

Respecto al estado de mantención de plazas y parques en Quetalmahue las personas dicen no estar conforme, mientras que en Chacao sí. En ambos sectores se señala que estas áreas verdes se utilizan para hacer deporte, para disfrutar de la naturaleza, jugar con los niños/as de mi familia y compartir o encontrarse con otras personas.

Las acciones mencionadas que podrían mejorar las plazas o parques de Quetalmahue son aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, mejorar la iluminación y vigilancia e implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios). En cambio, en relación a Chacao se señala aumentar el mobiliario, mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte, mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc), crear conexiones entre plazas y parques, e implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios).

- *Percepción de movilidad.*

En relación a ambas zonas de la comuna se cree que el transporte público en su sector no es suficiente para considerarlo como alternativa real en sus desplazamientos, es decir, falta desarrollar más acciones para fortalecerlo.

Dentro de las medidas mencionadas que podrían mejorar la movilidad en el sector de Quetalmahue se señalan incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, mejorar accesibilidad (por ejemplo, rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros. También mejorar las veredas y mejorar las fachadas de los edificios alrededor.

En cuanto a Chacao, se hace alusión a medidas similares, pero agregando también mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señaléticas y mejorar las condiciones entre barrios.

Conclusiones

A nivel general se percibe que existe una relación o vínculo bastante “funcional” de los vecinos y las vecinas de la comuna de Ancud con el espacio público, en el sentido de que se refieren a su uso como forma de traslado de un lugar a otro o como que es algo que es parte de su vida diaria. Algunos lo entienden como espacio de encuentro y vinculado al deporte, pero no es una mayoría.

En cuanto a los problemas del espacio público que influyen en los desplazamientos, la mayoría de las respuestas se centran en “Veredas y calles en mal estado” lo que indica que claramente este es un conflicto central percibido. Posteriormente, se señala la falta de estructura de resguardo frente a condiciones climáticas (por ejemplo: sectores techados). También, elementos que impiden el tránsito, por ejemplo, puestos de venta, motos, o autos estacionados, poste; e inseguridad ciudadana, son también problemas muy mencionados.

Específicamente, en cuanto a las plazas y áreas verdes existe una percepción generalizada de su baja mantención, pese a ser bastante utilizadas para compartir o encontrarse con otras personas, para disfrutar de la naturaleza y para jugar con los niños/as de la familia. La mayoría de los encuestados opinan que las causas que obstaculizan que se usen más son mal estado (por ejemplo: poca vegetación, abandonada o destruida), pocas instalaciones (por ejemplo: pocas bancas o juegos), inseguridad (por ejemplo: suceden delitos a las personas, hay peleas) y los espacios no se encuentran techados. En este sentido, se destaca la necesidad de aumentar el mobiliario, mejorar la iluminación y vigilancia, implementar mejores condiciones frente a las lluvias y desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música para poder “activarlas” más.

Respecto a cómo mejorar la movilidad, las frases más mencionadas por los encuestados son mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, mejorar veredas, mejorar accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc).

Falta además fomentar la caminata mediante la mejora de las condiciones de las veredas (por ejemplo: más anchas y mejor pavimentadas y sin interrupciones). También existe una clara preocupación por personas con movilidad reducida, donde se indica que debe darse facilidades a este segmento (por ejemplo: evitar desniveles, usar pavimentos con textura o mejorar la señalética)”. Otro ítem que destaca es el de mejorar las condiciones de seguridad de los peatones.

Un 95,3% responde que sí considera importante el fomento de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, lo cual se hace una iniciativa urgente de aplicar dado que los índices de uso son muy bajos.

El medio de transporte más habitual en la comuna es el auto particular. Contrariamente, sobre todo en el sector céntrico, el transporte colectivo es muy bajo. Destaca como fenómeno particular el hecho de que en sectores rurales, el uso del bus rural y taxi colectivo es bastante más usado que en el centro.

Anexos encuesta

- *Macrosector Centro*

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar las plazas o parques de su sector? (%) N: 102

| Elija dos opciones | % |
|--|----------|
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 6,9 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 5,9 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc), Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 5,9 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 4,9 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las fachadas de los edificios alrededor, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 3,9 |
| Otras respuestas | 72,5 |

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar la movilidad en su sector? (%) N:102

| Elija tres opciones | % |
|--|----------|
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar veredas | 6,9 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc) | 4,9 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 4,9 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 4,9 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 3,9 |
| Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc.), Mejorar la iluminación y vigilancia | 3,9 |
| Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 3,9 |

| | |
|--|-----|
| Mejorar accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las fachadas de los edificios alrededor | 2,9 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 2,9 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 2,9 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar las condiciones entre barrios | 2,9 |
| Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 2,9 |
| Otras respuestas | 52 |

- *Otros sectores rurales*

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar las plazas o parques de su sector? Elija dos opciones. (%) N: 30

| Elija dos opciones | % |
|---|----------|
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 20,0 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 6,7 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Incorporar zonas para picnic o asados, Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa) | 6,7 |
| Otras respuestas | 66,7 |

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar la movilidad en su sector? Elija tres opciones (%)N: 30

| Elija tres opciones | % |
|---|----------|
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar veredas | 10,0 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar la iluminación y vigilancia, Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas) | 10,0 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas) | 6,7 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 6,7 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 6,7 |
| Otras respuestas | 60,0 |

- *Pudeto Bajo*

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar las plazas o parques de su sector? (%) N=29

| Elige tres opciones | % |
|---|----------|
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 24,1 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música | 6,9 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte | 6,9 |
| Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte, Crear conexiones entre plazas y parques, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 6,9 |
| Otras respuestas | 55,2 |

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar la movilidad en su sector? (%)N: 29

| Elige tres opciones | % |
|--|----------|
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 10,3 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar veredas, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 6,9 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Crear canchas basquetball y futbol en el sector entre otros equipos para deportes | 3,4 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 3,4 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 3,4 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 3,4 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas), Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 3,4 |
| Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las condiciones entre barrios | 3,4 |
| Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 3,4 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las condiciones entre barrios, En general para Ancud, se deben sacar todos los postes de alumbrado eléctrico de las veredas, ni siquiera lo tienen como problema dentro del cuestionario. Este impide muchas veces un normal desplazamiento para todo peatón. Tampoco consideran en este cuestionario la habilitación de ciclovías y la instauración de parques de juegos para niños, dedicado especialmente para el juego al aire libre para niños y niñas menores y adolescentes. Un gran parque de juegos que puede estar a la entrada de Ancud, al costado del estadio Pudeto. Y sacar esas horribles máquinas de ejercicio que nadie ocupa, que solo se han oxidado generando un verdadero peligro para cualquiera que las manipule. | 3,4 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga., Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 3,4 |

| | |
|--|-----|
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar veredas | 3,4 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Cruces peatonal sobre todo en cruce de Shell Pudeto bajo en esto sector mucho adulto mayor y niños con condición tea. | 3,4 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar las fachadas de los edificios alrededor, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 3,4 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc) | 3,4 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 3,4 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar las condiciones entre barrios | 3,4 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 3,4 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas) | 3,4 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga., Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 3,4 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas), Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 3,4 |
| Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia | 3,4 |
| Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar las condiciones entre barrios | 3,4 |
| Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar las fachadas de los edificios alrededor | 3,4 |
| Mejorar veredas, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros, Crear ciclovías | 3,4 |
| Mejorar veredas, Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas), Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 3,4 |

- *Bellavista*

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar las plazas o parques de su sector? (%) N: 26

| Elige tres opciones | % |
|---|------|
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte | 19,2 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 11,5 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Crear conexiones entre plazas y parques, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 7,7 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 7,7 |

| | |
|---|-----|
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte | 7,7 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Crear conexiones entre plazas y parques | 7,7 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa) | 7,7 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc) | 3,8 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 3,8 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Incorporar zonas para picnic o asados | 3,8 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc) | 3,8 |
| Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte, Incorporar zonas para picnic o asados, Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa) | 3,8 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Crear conexiones entre plazas y parques, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 3,8 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Incorporar zonas para picnic o asados, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 3,8 |
| Mejorar las fachadas de los edificios alrededor, Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa), Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 3,8 |

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar la movilidad en su sector? (%) N: 26

| Elija tres opciones | % |
|---|----------|
| Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 11,5 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 7,7 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia | 3,8 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las condiciones entre barrios | 3,8 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 3,8 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 3,8 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga., Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 3,8 |
| Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las condiciones entre barrios | 3,8 |
| Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas), Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 3,8 |

| | |
|--|-----|
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 3,8 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar veredas | 3,8 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 3,8 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 3,8 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas) | 3,8 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas) | 3,8 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas), Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 3,8 |
| Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas) | 3,8 |
| Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Demasiados perros en la calle | 3,8 |
| Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las condiciones entre barrios | 3,8 |
| Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las fachadas de los edificios alrededor | 3,8 |
| Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Tenencia responsable de mascotas, no salgo mucho a pie por los perros menos en bicicleta | 3,8 |
| Mejorar veredas, Mejorar las condiciones entre barrios, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 3,8 |
| Mejorar veredas, Mejorar las fachadas de los edificios alrededor, Mejorar las condiciones entre barrios | 3,8 |

- *Caicumeo*

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar las plazas o parques de su sector? (%) N: 20

| Elige tres opciones | % |
|---|----------|
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc) | 5 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Incorporar zonas para picnic o asados, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 5 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 10 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte, Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa) | 5 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música | 15 |

| | |
|---|----|
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 10 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte | 15 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc), Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 5 |
| Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Crear conexiones entre plazas y parques, Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa) | 5 |
| Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc), Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa) | 10 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Crear conexiones entre plazas y parques, Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc) | 5 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios), Mejorar cancha . Rejas e infraestructura | 5 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte, Crear conexiones entre plazas y parques | 5 |

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar la movilidad en su sector? (%) N: 20

| Elija tres opciones | % |
|---|----------|
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 25 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 5 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 5 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar las condiciones entre barrios | 5 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar veredas | 5 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 5 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas) | 5 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 5 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 5 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga., Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 5 |
| Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia | 5 |
| Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Estacionamientos | 5 |
| Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las fachadas de los edificios alrededor | 5 |
| Mejorar veredas, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga., Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 5 |

| | |
|--|---|
| Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas), Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga., Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 5 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia | 5 |

- *Fátima*

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar las plazas o parques de su sector? (%) N: 16

| Elige tres opciones | % |
|--|----------|
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 18,75 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 12,5 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Crear conexiones entre plazas y parques, Incorporar actividades de organizaciones referente al. Desarrollo social y desarrollo urbano | 6,25 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Instalar cámaras de vigilancia en Plazas que acumulan residuos a modo de presuación | 6,25 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa) | 6,25 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música | 6,25 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte | 6,25 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc), Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 6,25 |
| Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Crear conexiones entre plazas y parques, Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa) | 6,25 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 6,25 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte, Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa) | 6,25 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las fachadas de los edificios alrededor, Crear conexiones entre plazas y parques | 6,25 |
| Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc), Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa), Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 6,25 |

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar la movilidad en su sector? (%) (N: 16)

| Elija tres opciones | % |
|---|----------|
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 6,25 |

| | |
|--|------|
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc) | 6,25 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las condiciones entre barrios | 6,25 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar la iluminación y vigilancia, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 6,25 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar la iluminación y vigilancia, Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas) | 6,25 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar las condiciones entre barrios, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 6,25 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar las condiciones entre barrios, Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas) | 6,25 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar las fachadas de los edificios alrededor, Semáforos cruce Fátima-Bellavista | 6,25 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 6,25 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar las fachadas de los edificios alrededor | 6,25 |
| Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia | 6,25 |
| Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 6,25 |
| Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las fachadas de los edificios alrededor | 6,25 |
| Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 6,25 |
| Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas) | 6,25 |
| Mejorar veredas, Mejorar las condiciones entre barrios, Generar intervenciones urbanas con mobiliario público | 6,25 |

- **Bonilla**

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar las plazas o parques de su sector? (%) N:16

| Elige tres opciones | % |
|--|----------|
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 25 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc) | 12,5 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia, Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa) | 12,5 |

| | |
|---|------|
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte | 6,25 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios), | 6,25 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte, Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 6,25 |
| Aumentar el mobiliario (por ejemplo: bancas, máquinas de ejercicio, juegos de niños, etc), Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte, Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa) | 6,25 |
| Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Crear conexiones entre plazas y parques, Realizar programas de convivencia en el espacio público (por ejemplo: actividades pedagógicas, señalética educativa) | 6,25 |
| Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc), Implementar mejores condiciones frente a las lluvias (por ejemplo: techar ciertos espacios) | 6,25 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Desarrollar actividades colectivas como gimnasia o música, Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc) | 6,25 |
| Mejorar la iluminación y vigilancia, Mejorar distribución y definición de zonas de juegos, descanso o deporte, Mejorar las condiciones de accesibilidad (por ejemplo: rebaje de soleras, condiciones adaptadas a niños, etc) | 6,25 |

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar la movilidad en su sector? (%) N: 16

| Elija tres opciones | % |
|--|----------|
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 12,5 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 12,5 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc) | 12,5 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia, Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas) | 6,3 |
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 6,3 |
| Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar las condiciones entre barrios, Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas) | 6,3 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 6,3 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar veredas | 6,3 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar la iluminación y vigilancia | 6,3 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 6,3 |

| | |
|---|-----|
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 6,3 |
| Mejorar veredas, Mejorar las condiciones entre barrios, No permitir la circulación de perros libres porque ocasionan temor entre los transeúntes y a veces mordidas | 6,3 |
| Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga., Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros, Implementar ciclovías | 6,3 |

- *Pudeto Alto*

¿Qué medidas o acciones podrían mejorar la movilidad en su sector? (%) N:11

| Elija tres opciones | % |
|---|----------|
| Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Realizar programas de convivencia vial (por ejemplo: educación a ciclistas y motoristas, o reforzar señalética educativa de uso de calles o veredas) | 9,1 |
| Mejorar las fachadas de los edificios alrededor, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga., Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 9,1 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Mejorar veredas | 9,1 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Incorporar reductores de velocidad como lomos de toro o tachas, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 9,1 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 9,1 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc) | 9,1 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Mejorar la iluminación y vigilancia | 9,1 |
| Mejorar los cruces de calle con demarcaciones y señalética, Mejorar veredas, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 9,1 |
| Mejorar veredas, Mejorar accesibilidad (por ej: rebaje de soleras, espacios para movilidad reducida o coches, condiciones adaptadas para niños, etc), Mejorar las condiciones entre barrios | 9,1 |
| Mejorar veredas, Mejorar las condiciones entre barrios, Ordenar el tránsito con adecuación de sentido de las calles o limitando las velocidades en ciertos sectores, entre otros | 9,1 |
| Mejorar veredas, Mejorar las fachadas de los edificios alrededor, Ordenar la circulación de vehículos de carga y sus horarios de carga y descarga. | 9,1 |

Listado organizaciones

| n° | Organizaciones sin fines de lucro | Función | Área de trabajo |
|----|---|--|------------------------|
| 1 | Unión Comunal de Juntas de vecinos Urbanas | Agrupar y representar a las Juntas de Vecinos del área urbana de la comuna. Representar a los vecinos ante las autoridades, gestionar la solución de problemas, promover y gestionar proyectos para los vecinos. | Comunal |
| 2 | Asociación de Turismo de Ancud (ATA) | Asociación gremial orientada al desarrollo turístico de la comuna | Turismo |
| 3 | Unión Comunal de Juntas de vecinos Rurales | Agrupar y representar a las Juntas De vecinos del Área Rural de la comuna | comunal |
| 4 | Colegio de Arquitectos | | Patrimonio |
| 5 | Fundación El Toldo | Fundación que busca impulsar el desarrollo de un habitar colectivo que reconozca la independencia de todos los seres vivos. | Cultural/Patrimonial |
| 6 | Fundación de las Iglesias de Chiloé | Fundación que busca preservar el patrimonio cultural asociado al Sitio Patrimonio Mundial de las iglesias de Chiloé y otras expresiones de la Escuela Chilota de arquitectura religiosa en madera. | Patrimonio |
| 7 | Bomberos de Chile | Las cinco compañías de bomberos se ubican dentro del centro cívico de la ciudad | Comunal |
| 8 | Comité Ambiental Comunal (CAC) | Órgano participativo esencial para la gestión ambiental comunal | Medio ambiente |
| 9 | Cámara de Comercio detallista y Turismo Ancud | Agrupar y Representar a comerciantes de la comuna de Ancud | Comercio Local |
| 10 | Chiloé Silvestre | Organización orientada al cuidado de la fauna Chilota | Medio ambiente |
| 11 | Cooperativa Chiloé Orgánico | Cooperativa que reúne diversos productores locales de la comuna de Ancud. | Agricultura/Ruralidad |
| 12 | Consejo Territorial SIPAM Ancud | Gobernanza comunal Ancud del Sitio SIPAM | Patrimonio/Agricultura |
| 13 | Rotary Club Ancud | | Social |
| 14 | Agrupación Asperger Ancud | Agrupación de familiares de personas con autismo en la comuna de Ancud | salud |

| | | | |
|----|--|--|----------------------------|
| 15 | Centro de Rehabilitación Club de Leones | tiene por misión la rehabilitación, promoción e inclusión de personas en situación de discapacidad física y cognitiva, facilitando la comunicación e integración con el entorno | Salud/Rehabilitación |
| 16 | Centro de Estudio y Conservación del Patrimonio Natural (CECPAN) | | Medio Ambiente/Humedales |
| 18 | Consejo Vecinal de Desarrollo Bellavista | Programa Quiero mi Barrio, Los consejos vecinales se organizan por medio del programa quiero mi barrio, y representa a las distintas organizaciones presentes en los barrios que están siendo intervenidos (JJVV y organizaciones funcionales). Durante el periodo de intervención del programa se generan obras para mejorar los espacios públicos existentes | Comunal |
| 19 | Consejo Vecinal de Desarrollo las Villas | Programa Quiero mi Barrio | Comunal |
| 20 | Consejo Vecinal de Desarrollo Bonilla | Programa Quiero mi Barrio | Comunal |
| 21 | Consejo Vecinal de Desarrollo Caicumeo | Programa Quiero mi Barrio | Comunal |
| 22 | Asociación Gremial Chiloé Orgánico | | Agrícola |
| 23 | Unión Comunal de Mujeres Rurales | | Mujer/Agricultura |
| 24 | Asociación Atlético de Ancud | | Deporte |
| 25 | PRAIS Ancud | Trabajo por el reconocimiento de la 1° comisaría de Ancud como sitio de memoria en conjunto al colegio de Arquitectos de la comuna. | Cultura/Memoria |
| 26 | Senda Darwin | Estación biológica, ubicada en la zona norte de la isla grande (ruta 5), donde se realizan estudios científicos sobre ecología y biodiversidad | Ecología/Centro de estudio |
| 27 | Asociación de Consumidores y usuarios de Chiloé (ChiloeActivo) | | comunal |
| 28 | Colectiva las Fieras Ancud | Colectiva feminista | |

| | | | | |
|--|--------------------------|-------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| | Juntas de Vecinos | Clubs deportivos | Comités de Vivienda | Agrupaciones juveniles |
|--|--------------------------|-------------------------|----------------------------|-------------------------------|

| | | | | | | | |
|----|--|----|---|----|-----------------------------------|---|--|
| 1 | JVV Borquez Solar | 1 | Club Deportivo Huracan de Coipomo | 1 | Yerbas buenas | 1 | Agrupacion Juvenil Jovenes con esperanza |
| 2 | Comandante Araya | 2 | Club Deportivo Estrella Blanca | 2 | Rivera sur | 2 | Agrupacion Juvenil Sociedad Verde Ancud |
| 3 | Las Rosas de Bonilla | 3 | Canal deportivo Laboral Rural | 3 | Chilotitas del mar | 3 | Agrupación La Banda de Huracan |
| 4 | Rivera Sur | 4 | Club Deportivo Alas Chilotas | 4 | Progama puente ii | 4 | Grupo Juvenil Localidad Sureña |
| 5 | San Valentin | 5 | Club Deportivo Escolar Colegio Chiloe | 5 | Nevada | 5 | Centro de Alumnos Liceo Bicentenario |
| 6 | Villa Chiloé | 6 | Club Deportivo Galvarino Riveros de Pugeñun | 6 | Construyendo un futuro mejor | 6 | Centro de Alumnos Liceo Polivalente |
| 7 | Casamar | 7 | Club Deportivo san Carlos de Huicha | 7 | Nueva vida | 7 | Tenis de mesa |
| 8 | JVV n°9 Poblacion Oscar Bonilla | 8 | Escuela de Deporte recreación y cultura de Caipulli | 8 | Ultimo suspiro | | |
| 9 | JVV Vista Hermosa | 9 | Club deportivo Butamanga | 9 | La casita de mis sueños | | |
| 10 | JVV Villa Goleta Ancud | 10 | Club Deportivo Arco Iris de Corona | 10 | Pucara | | |
| 11 | JVV Ines de Bazan | 11 | Club Deportivo Independiente de Quetalmahue | 11 | Comité fe y esperanza | | |
| 12 | Unidad Vecinal n°3 Practicante Araneda | 12 | Escuela de Futbol Alas Chilota | 12 | Los angeles del hogar | | |
| 13 | JJJVV Remodelacion Frei | 13 | Club Deportivo Manao | 13 | Esfuerzo esperanza de ancud | | |
| 14 | JVV Bellavista 2 | 14 | Club Deportivo y social Hiperbaricos | 14 | Esperanza ancud | | |
| 15 | JVV Villa Tantauco | 15 | Club Deportivo Pao Qi | 15 | Allegados a las araucarias | | |
| 16 | JVV Villa las Araucarias | 16 | Club Deportivo Social y Cultural Cecinas Ancud | 16 | Juntos por un sueño | | |
| 17 | JVV Villa Solidaridad | 17 | Club Pesca y caza Challwafe | 17 | Mi casa Ancud | | |
| 18 | JVV Padre Hurtado | 18 | Club Atletico Seminario | 18 | Futura ilusion de ancud | | |
| 19 | JVV Villa Esperanza | 19 | Escuela de Basquetbol Ancud | 19 | Bellavista unidos por un sueño ii | | |
| 20 | JVV Cabo Vergara | 20 | Academia de Futbol Pumanzano | 20 | Unidos por una vivienda | | |
| 21 | JVV Pudeto Bajo | 21 | Club Deportivo Miramar | 21 | Los jazmines de ancud | | |
| 22 | JVV Bellavista 1 | 22 | Escuela de Futbol Las Americas | 22 | Mi casa, mi esfuerzo de ancud | | |

| | | | | | | | |
|----|----------------------------------|----|--|----|------------------------------------|--|--|
| 23 | JJV La Villa Rio Pudeto | 23 | Club Deportivo Villa San Juan de Dios | 23 | Caminando juntas de ancud | | |
| 24 | JJV Teniente Merino senda Chacao | 24 | Club Deportivo Mar a Dentro C.D. Ancud | 24 | Mi sueño mi casa | | |
| 25 | Unidad Vecinal n°19 Caulin Alto | 25 | Liga Central Caipullilinao | 25 | Pudu | | |
| 26 | JJV Guapilacuy | 26 | Club Deportes Ancud-Futbol Club | 26 | Soñando para mi casa | | |
| 27 | JJV Chacao Viejo | 27 | Club Nautico Amigos del Kayak de Ancud | 27 | Esfuerzo y sacrificio | | |
| 28 | JJV n°43 de Catrumán | 28 | Club Deportivo Taekwondo Ancud | 28 | Comité vivienda 2021 | | |
| 29 | JJV Quilo-Brava | 29 | Deportes Hu Yang Club | 29 | Creciendo juntos ancud | | |
| 30 | JJV Pugeñun Pihuio | 30 | Club Deportivo O'Higgins de Pugeñun | 30 | Chilenos unidos por la casa propia | | |
| 31 | JJV Curamo | 31 | Taller de Danza Sembrando Cultura Chacao | 31 | Construyendo un sueño ancud | | |
| 32 | JJV Coquiao | 32 | Club Deportivo Voley Ancud | 32 | Mi casita en el sur ancud | | |
| 33 | JJV El Pacífico Tehuaco | 33 | Club deportivo Juvenil Mechaico | 33 | Vivienda n°9 | | |
| 34 | JJV Quebrada Honda | 34 | Club Deportivo Tricolor de Bahía Huelden | 34 | Nuevo futuro | | |
| 35 | JJV Estero Chacao | 35 | Club de Lucha Olimpica de Ancud | 35 | Bosque nativo | | |
| 36 | JJV Chepu Coipomo | 36 | Club Deportivo Maritimo de Chacao Viejo | 36 | Nuevo amanecer | | |
| 37 | Unidad Vecinal Pugeñun | 37 | Club Deportivo Unión B | 37 | Bosque mar | | |
| 38 | JJV Degañ | 38 | Club Deportivo Estrella Oriente de Nal | 38 | Fauna nativa | | |
| 39 | JJV Chepu Anhuay | | | 39 | Logrando un sueño | | |
| 40 | JJV Pulelo Ancud | | | 40 | Vientos del sur | | |
| 41 | JJV Los Algeros de Pupelde | | | 41 | Atardecer de chiloé | | |
| 42 | JJV Caipulli | | | 42 | Luchando por un sueño | | |
| 43 | JJV Manao | | | 43 | Llaves soñadas | | |
| 44 | JJV El Quilar | | | 44 | belleza chilota | | |
| 45 | JJV Butamanga | | | 45 | Mi sueño cumplido | | |
| 46 | JJV Los Patos Manao | | | 46 | Comité barrio la arena | | |
| 47 | Unidad Vecinal n°26 de Pumanzano | | | 47 | Unidos por un hogar | | |
| 48 | JJV Cocotue | | | 48 | Por un futuro mejor | | |

| | | | | | | |
|----|-------------------------------|--|--|--|--|--|
| 49 | JJV n°41 de Calle | | | | | |
| 50 | Unidad Vecinal n°37 Duhatao | | | | | |
| 51 | JJV n°27 de Choroihue | | | | | |
| 52 | JJV Cardenal Silva Henriquez | | | | | |
| 53 | JJV n°49 Bahia Linao | | | | | |
| 54 | JJV n°17 Huicha | | | | | |
| 55 | JJV Sector Rural Hueihue Alto | | | | | |

| Comunidades indígenas | |
|------------------------------|---------------------------------|
| 1 | Comunidad Indígena Wenul |
| 2 | Newen Mapu de Pudeto Bajo |
| 3 | Asociacion Guineo |
| 4 | Wenu Newen |
| 5 | Huelpin Wellpin |
| 6 | Futa Willi Mapu |
| 7 | Suyai |
| 8 | Uñan Yal |
| 9 | Altos De Caracoles |
| 10 | Kumelen Aukan |
| 11 | Newen Mapu De Pudeto Bajo |
| 12 | Comunidad Indígena Cuyul |
| 13 | Cuyul |
| 14 | Comunidad Indígena Antu Lafquen |
| 15 | Antu Lafquen De Huentetique |
| 16 | Laf kenche De koñimo |
| 17 | Punta Chilen |
| 18 | Nehuentue De Huelden |
| 19 | Huenque Caulin |
| 20 | Wente Kaulin. |
| 21 | Wente Choroy |
| 22 | Kaulin Lacao |
| 23 | Wechelu Kaulin |
| 24 | Estero Chacao. |
| 25 | Piuke Chilwe |
| 26 | Leufu Huicha |

| | |
|----|--------------------------------|
| 27 | Villa Chacao |
| 28 | Lauquen Mapu Catrumán |
| 29 | Nahuelco |
| 30 | Buta Lauquen Mapu |
| 31 | Tepu Mapu |
| 32 | Senda Chacao |
| 33 | El Último Rincón De Chaquihual |
| 34 | Lafquenche De Linao |
| 35 | Aukako |
| 36 | Millalen De Quilo |
| 37 | Aliwen De Pumillahue |
| 38 | Wapi Guabun |
| 39 | Cogomo |
| 40 | Los Avellanos De Llanco |
| 41 | Wilkeco |
| 42 | Lof Wenul. |
| 43 | Pellu Williche |
| 44 | Lapahue Kiñe |
| 45 | Lapahue Epu |
| 46 | Coipomo |
| 47 | Rayen Mapu De Lecam Alto |
| 48 | Puerto Elvira san gallan |
| 49 | Weichafe |
| 50 | Lajas Blancas |
| 51 | Carihuanque El Ancla |
| 52 | Willimo |
| 53 | Zomo In Lafquen |
| 54 | Ina Lewfu |
| 55 | Pullinque |
| 56 | Alen E Linao |
| 57 | Kude Antu |
| 58 | Uñul Lafquen |
| 59 | La Cancagua De Juste |
| 60 | wüdko de sn gallan |
| 61 | Caipulli |
| 62 | piuke lafquenmapu de caipulli. |

| N° | Instituciones-empresas Públicas |
|-----------|--|
| 1 | SEREMI MINVU |

| | |
|----|--|
| 2 | SERVIU ANCUD |
| 3 | ENCARGADA División de Desarrollo Urbano (DDU) |
| 4 | SEREMI Ministerio de transporte y telecomunicaciones (MTT) |
| 5 | Encargo PIIMEP Ancud |
| 6 | Museo Regional Ancud |
| 7 | Ministerio de Medio Ambiente |
| 8 | Bienes Nacionales |
| 9 | Ministerio de Obras publicas |
| 10 | EMPORMONTT (Empresa Portuaria Puerto Montt) |
| 11 | Dirección de Medio Ambiente (DIMAO) |
| 12 | Consejo de Monumentos Nacionales |
| 13 | Corporación Cultural Ancud |
| 14 | Dirección de Obras Municipales (DOM) |
| 15 | Dirección de Turismo y Fomento Productivo (DITUFOP) |
| 16 | Dirección de Tránsito y transporte público |
| 17 | Oficina de Asuntos Indígenas |
| 18 | Oficina de Deportes |
| 19 | Oficina de la Mujer y Familia |
| 20 | Constructora Bedecaratz |
| 21 | Agrícola Alto Bellavista |
| 22 | Paisaje y conservacion |
| 23 | DIDECO |
| 24 | Seguridad Publica |
| 25 | SECPLAN |
| 26 | Oficina de la Juventus |
| 27 | Turismo |
| 28 | Ornato y Espacios Publicos |
| 29 | Secplan |

| N° | Empresas privadas |
|-----------|--------------------------|
| 1 | Constructora Bedecarratz |
| 2 | Empormontt |
| 3 | Empresa Portuaria |

An aerial photograph of a public square, likely in Ancud, Chile. The square is paved with a light-colored material and features a prominent geometric pattern of intersecting lines that create a series of triangles and polygons across the entire area. Numerous people are seen walking and standing throughout the square, some in small groups and others alone, providing a sense of scale and activity. The overall scene is captured from a high angle, looking down on the square.

Comuna de Ancud

Elaboración del Plan de Inversiones en
Infraestructura de Movilidad y Espacio Público

CAPÍTULO V

Síntesis Diagnóstico

Municipalidad de Ancud | Oficio Urbano | Noviembre 2024

Índice de contenidos

| | |
|---|-----------|
| V. SÍNTESIS DIAGNÓSTICO | 3 |
| Estrategia PIIMEP | 3 |
| Análisis y cálculo ingresos estimados..... | 3 |
| Perfil de los impactos que se esperan lograr con el PIIMEP: | 6 |
| Generación carteras ampliadas de movilidad y EE.PP. con equidad territorial | 7 |
| Identificación principales lineamientos futuro PRC | 7 |
| Identificación de Fortalezas, Oportunidades, Amenazas y desafíos (FODA) | 9 |
| Generación de Imagen Objetivo | 19 |
| Bibliografía | 24 |

V. Síntesis Diagnóstico

Estrategia PIIMEP

La estrategia para la generación de carteras de iniciativas de movilidad y EE.PP. permite orientar los esfuerzos de manera estratégico, visibilizando desde etapas tempranas del estudio aspectos claves a desarrollar. En este caso este proceso se estructuró en base a tres antecedentes que se consideraron claves para el fin planteado: 1) Análisis y cálculo ingresos estimados, 2) Perfil de los impactos que se esperan lograr con el PIIMEP y 3) Generación de carteras ampliadas de movilidad y EE.PP. con equidad territorial. Cada una de las variables abordadas se detallan a continuación:

Análisis y cálculo ingresos estimados

Para poder hacer un cálculo de los ingresos del PIMEP, es necesario revisar dos fuentes de información, en primer lugar, los permisos de edificación por año, y segundo los ingresos actuales, los cuales son a partir del año 2021.

Con respecto a los permisos de edificación de la comuna, el Observatorio Urbano del MINVU, entrega una base de datos desde 2002 a 2023, donde hay un total de 6032 permisos. Al revisar la evolución de los permisos de edificación se puede observar un peak de 510 permisos para el año 2008, y luego una tendencia a la baja, la cual se refleja el 2023 con 178 permisos, una de las cifras más bajas de los últimos 20 años.

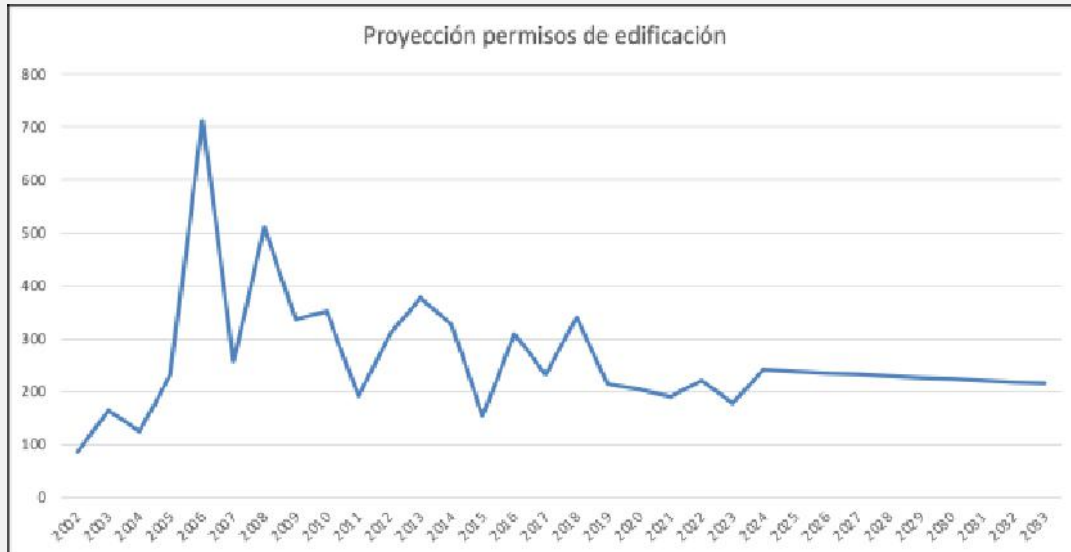
Figura 1. Evolución de solicitud de permisos de edificación



Fuente: Observatorio Urbano MINVU

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

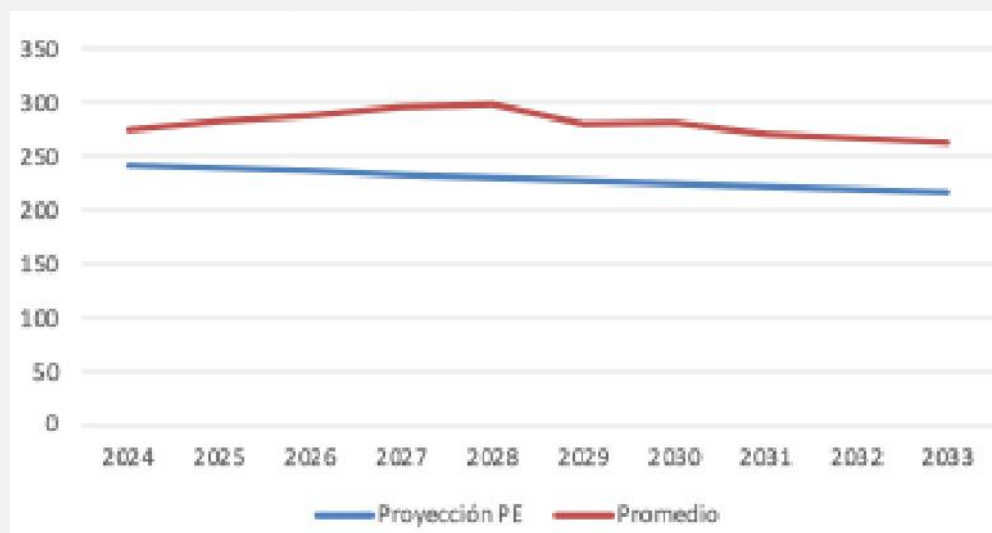
Figura 2. Proyección lineal de permisos de edificación



Fuente: Elaboración propia en base a información observatorio Urbano MINVU

Al revisar los promedios de los permisos, proyectarlos a los próximos 10 años (plazo PIMEP) y compararlos con la proyección lineal, en ambos casos se ve una tendencia a la baja, lo que posiblemente podría afectar la recaudación de fondos para el PIMEP.

Figura 3. Proyección lineal de permisos de edificación



Fuente: Elaboración propia en base a información observatorio Urbano MINVU

En relación con los ingresos municipales, por la Ley de Aportes, el municipio a recibido en los últimos 3 años (2021, 2022 y 2023) un total de 64.445.876 pesos. Este ingreso ha ido en aumento, partiendo el primer año con 6.473.181, el segundo con 10.456.867 y el tercero con 44.152.181. Como se puede ver el siguiente gráfico, hay una tendencia al alza en los ingresos, donde algunos meses hay ingresos mayores, producto de permisos que han pagado más, como por ejemplo en marzo de 2023, donde ingreso un total de 12.956.296.

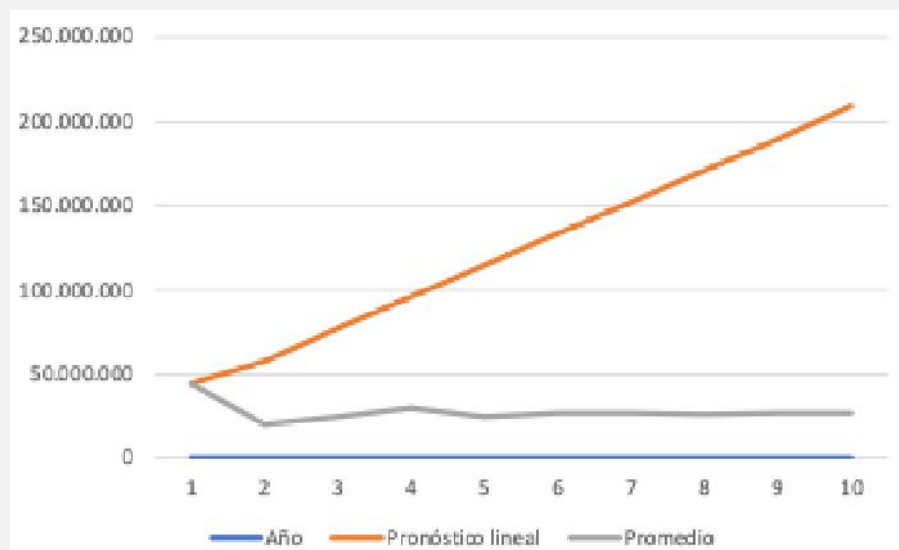
Figura 4. Ingresos mensuales a la cuenta PIMEP Municipalidad de Ancud



Fuente: Elaboración propia en base a información Municipalidad de Ancud

Si bien, una proyección lineal de ingresos (2024-2033) podría indicar que los ingresos irían aumentando en los próximos años (ver siguiente gráfico), la tendencia de permisos de edificación indica que estos irían a la baja, lo que no se condice con el aumento de la recaudación. De hecho, la tendencia sería más similar al promedio de los ingresos, donde hay una leve baja y posteriormente una nivelación de los ingresos. Si bien este escenario es conservador, toma la tendencia histórica de los permisos, dándole mayor sustento al supuesto.

Figura 5. Aportes mensuales proyectados a 10 años



Fuente: Elaboración propia en base a información Municipalidad de Ancud

En base a lo anterior, es que se toma el promedio de ingresos, para proyectarlo al año 2033, lo que daría un total de recaudación de 260.324.529 pesos (ver siguiente tabla). Como se había indicado en un inicio, es posible que condiciones urbanas y económicas puedan cambiar los escenarios, mejorando las perspectivas de ingresos.

| Ingresos mensuales proyectados a 10 años, escenarios proyección lineal y promedio | | |
|--|--------------------------|--------------------|
| Año | Proyección lineal | Promedio |
| 2024 | 58.039.743 | 20.360.743 |
| 2025 | 76.879.243 | 24.989.930 |
| 2026 | 95.718.743 | 29.834.285 |
| 2027 | 114.558.243 | 25.061.653 |
| 2028 | 133.397.743 | 26.628.623 |
| 2029 | 152.237.243 | 27.174.853 |
| 2030 | 171.076.743 | 26.288.376 |
| 2031 | 189.916.243 | 26.697.284 |
| 2032 | 208.755.743 | 26.720.171 |
| 2033 | 227.595.243 | 26.568.611 |
| Total | 1.428.174.930 | 260.324.529 |

Fuente: Elaboración propia en base a información Municipalidad de Ancud

Perfil de los impactos que se esperan lograr con el PIIMEP:

En la estrategia para la elaboración del PIIMEP no sólo se releva el orden de magnitud de las posibles iniciativas a materializar, sino que también el perfil de los impactos que se esperan generar por parte del organismo local es clave de ser relevado en etapas tempranas del estudio. El caso de la comuna de Ancud el perfil se articula entre los antecedentes recopilados durante la entrevista realizada con los diferentes Departamentos Municipales en conjunto con la información levantada durante la etapa de diagnóstico (Participación y trabajo técnico).

Es así como las carteras de iniciativas se estructurarán en base a iniciativas de pequeña y mediana envergadura que entreguen la posibilidad de ser materializadas anualmente, lo cual recae en 1 o 2 por año. Esta periodicidad se complementará con iniciativas que busquen por un lado mejorar los estándares o brechas

existentes en movilidad y EE.PP.; pero también que contribuyan a revitalizar la participación ciudadana en las transformaciones urbanas. De esta forma se busca orientar las iniciativas y su priorización en función del potencial del trabajo con la comunidad, con el objetivo de aumentar la apropiación, cuidado y buen uso de las intervenciones por parte de la ciudadanía.

Con los objetivos planteados se orientará la conformación de las carteras de movilidad y EE.PP. no sólo en torno a obras físicas, sino que también se incorporaran iniciativas como estudios, manuales y/o programas que contribuyan a lograr los objetivos generales planteados para la Imagen Objetivo.

Generación carteras ampliadas de movilidad y EE.PP. con equidad territorial

La última variable abordada dentro de la estrategia para la conformación de carteras de iniciativas de movilidad y EE.PP. recae en la premisa de generar un proceso que permita conformar una cartera ampliada que logre contribuir a la equidad territorial dentro de la comuna. Para este fin se articulan diferentes mecanismos de obtención de información dentro del proceso participativo de la siguiente etapa del estudio, como también la metodología propuesta conlleva una visibilización de los diferentes macrosectores y localidades de forma de contribuir a generar mecanismos de control frente a la disponibilidad de iniciativas con una distribución territorial adecuada.

Identificación principales lineamientos futuro PRC

- ***La importancia de la coordinación entre movilidad y desarrollo urbano***

Responder a las necesidades de movilidad de las personas es más complejo que solo asegurar una provisión de servicio de transporte e infraestructura y organizar desplazamientos eficientes en el territorio urbano. El análisis de la problemática abordada ha mostrado como la coordinación entre movilidad y desarrollo urbano emerge de manera más compleja y como factor clave para asegurar un desarrollo sustentable de las ciudades. La movilidad espacial –entendida como el desplazamiento de las personas, los vehículos y los bienes en los espacios urbanos– depende así directamente de la localización de las viviendas, lugares de trabajo, equipamientos, así como de los bienes y servicios. En este sentido, la movilidad a los territorios es tributaria de las decisiones (o no decisiones) que se tomen en cuanto a planificación urbana y, a su vez, el desarrollo urbano es tributario de la movilidad de las personas.

Del análisis emerge claramente la problemática de la accesibilidad a los bienes y servicios como variable clave que permite articular el componente de movilidad con la planificación urbana. Factores como la localización y distribución espacial de los usos de suelo, las densidades, el límite urbano y el crecimiento de la mancha urbana influyen directamente en las prácticas de movilidad de las personas, revelando desigualdades de acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad. La calidad del EPM que articula los distintos el despliegue de los distintos modos de transporte se revela también un factor clave.

En el caso específico de la comuna de Ancud, debido a la extensión del territorio comunal y la existencia de variadas formas de vida y ocupación del territorio, resulta sumamente importante poder articular de forma coherente las dimensiones de movilidad y de desarrollo urbano en el territorio comunal.

- ***El enfoque de la planificación urbana integrada***

El enfoque de la planificación urbana integrada se enmarca dentro de los Objetivos de Desarrollo Sustentables (ODS) de la Agenda 2030 de las NN.UU. que tiene como meta satisfacer a las necesidades actuales de las personas sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones, así como en los lineamientos de la PNDU (2014) que preconiza avanzar hacia un sistema de planificación integrado en el ámbito del desarrollo urbano. En coherencia con lo antes expuesto, es clave avanzar hacia la elaboración de una mirada sistémica de los instrumentos de planificación territorial de escala comunal que sean capaces de articularse de forma coherente entre sí.

El desarrollo de esta mirada sistémica facultará la definición de mejoras en el proceso de elaboración de los Planes Reguladores Comunales (PRC), a través del trabajo de diagnósticos urbanos que incorporen el análisis de movilidad y accesibilidad a los distintos sectores de la comuna. A partir de esta definición metodológica será posible definir los sectores de mayor densificación, así como la repartición de los usos de suelo de forma articulada con las tendencias de movilidad de la comuna.

El desafío de integrar la movilidad en el proceso de elaboración del PRC requiere así en primer lugar identificar los componentes de la movilidad que pueden afectar a los PRC y, a su vez, verse afectados por ellos. En este sentido, la relación entre PRC y movilidad debe incorporar no solo el componente de las infraestructuras de soporte de los distintos modos, sino que también aspectos tales como las prácticas de movilidad de las personas y las vocaciones del territorio y servicios ofertados. En este contexto, la categoría del espacio público, como factor de sustento de las diferentes manifestaciones de la movilidad se transforma también en una categoría central del análisis (DESE, 2019).

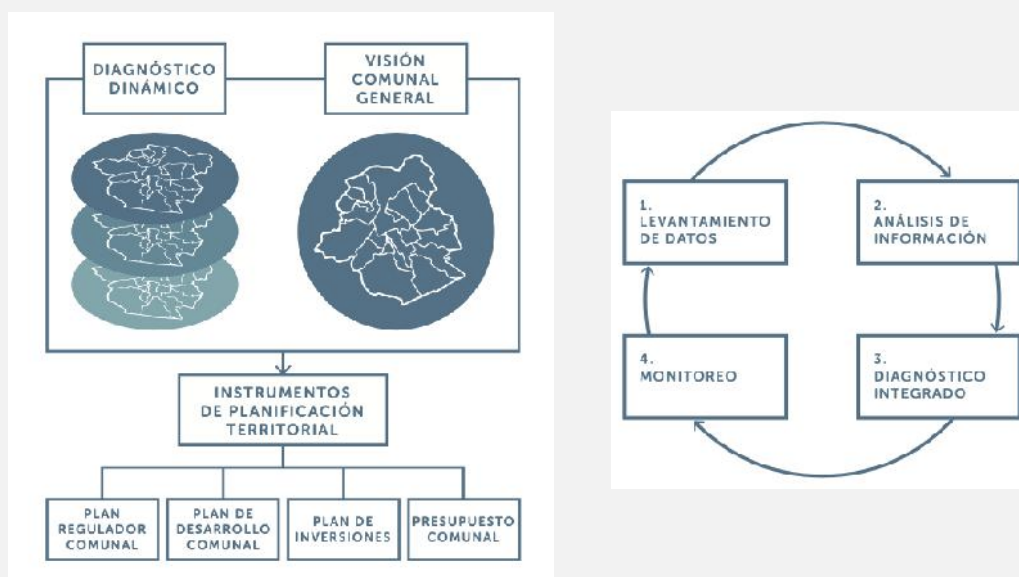
El PIIMEP constituye así un primer paso hacia la creación de un sistema de planificación integrada a nivel comunal, posibilitando así la integración de criterios de movilidad en la definición de las condiciones de planificación urbana. La actualización a corto plazo del PRC representa también una oportunidad de completar la reflexión generando un diálogo equilibrado y articulado entre ambos IPT.

- ***La creación de un diagnóstico dinámico y una visión comunal general***

Cabe también precisar que uno de los objetivos de un sistema de planificación urbana integrada es generar mayor coordinación e integración entre los distintos IPT. Para avanzar hacia este objetivo, es clave que el diagnóstico se vuelva una herramienta dinámica que sustenta la visión comunal de desarrollo.

Tanto el diagnóstico como la visión se vuelven así componente claves que permiten optimizar los procesos de levantamiento, sistematización, actualización y monitoreo de la información que se requiere para la elaboración de los distintos IPT, como el esquema a continuación lo representa.

Figura 6. Esquema de la Planificación Urbana Integrada



Fuente: Elaboración propia en el marco de un estudio DESE, 2019

Identificación de Fortalezas, Oportunidades, Amenazas y desafíos (FODA)

En base al desarrollo de la etapa de diagnóstico, la cual sostuvo un amplio proceso participativo y un trabajo técnico se lograron evidenciar una serie de condiciones territoriales propias de la comuna que fueron la base para la elaboración de la Imagen Objetivo del presente instrumento. La metodología empleada para su generación se estructuró en base a la identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA), las cuales se identificaron para cada macrosector y/o localidad abordada, de manera sintética, dando paso a una síntesis comunal. Ambos pasos, permitieron por un lado relevar e identificar las principales características propias de cada macrosector o localidad (logrando destacar las particularidades territoriales en cada caso) para luego generar una síntesis que recoge los aspectos comunales, factibilizando la identificación de desafíos a nivel de comuna. El proceso realizado se presenta a continuación:

Identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas dentro del Macrosector Pudeto Bajo:

| FORTALEZAS | OPORTUNIDADES |
|--|--|
| <p>Acceso Estratégico: Actúa como puerta de entrada a la ciudad de Ancud, con potencial para desarrollar una identidad local.</p> <p>Conectividad Estratégica: La ubicación en la entrada de la ciudad y la cercanía a la Ruta 5 facilitan el acceso y la movilidad hacia y desde Ancud.</p> | <p>Programación Educativa: Potencial para desarrollar actividades que fomenten la educación ambiental entre niños y jóvenes.</p> <p>Desarrollo de Infraestructura: Posibilidad de crear miradores, pasarelas y equipamientos que mejoren la accesibilidad y seguridad de los espacios.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>Riqueza Natural: Presencia de humedales y cuerpos de agua que aportan valor ecológico y paisajístico.</p> <p>Interés Comunitario: La comunidad reconoce el valor de los espacios verdes y su potencial para actividades educativas.</p> | <p>Actualización del PRC: La posibilidad de implementar la continuidad de vías como Elena Muñoz, Los Jazmines y El Esfuerzo podría mejorar la conectividad y reducir la congestión en Aníbal Pinto.</p> <p>Intervenciones en Seguridad Vial: Existe una oportunidad para mejorar la señalética y demarcación en cruces peligrosos, contribuyendo a la seguridad de peatones y vehículos.</p> <p>Desarrollo de Espacios Públicos: La revitalización de áreas cercanas a los humedales existentes puede potenciar el atractivo visual y medioambiental del sector, beneficiando tanto a residentes como a visitantes.</p> |
| <p>DEBILIDADES</p> | <p>AMENAZAS</p> |
| <p>Deterioro de Espacios: Alta proporción de áreas verdes en mal estado (70% inutilizables) que limitan su uso.</p> <p>Falta de Infraestructura Básica: Escasez de servicios adecuados (iluminación, accesos pavimentados) que afectan la seguridad y accesibilidad.</p> <p>Desconexión Barrial: Escasez de áreas verdes en sectores residenciales, limitando el acceso diario de la comunidad.</p> <p>Bajos Niveles de Infraestructura: La falta de pavimentación en muchas vías y la baja definición del EPM dificultan la movilidad y la seguridad.</p> <p>Accidentes: La alta demanda vehicular en Aníbal Pinto, junto con la configuración del EPM, contribuye a un número elevado de accidentes en el sector.</p> | <p>Presiones Irregulares: Invasión de animales y microbasurales que deterioran el entorno natural.</p> <p>Mal Uso del Espacio Público: Comportamientos de consumo de alcohol y falta de mantenimiento que contribuyen a la percepción de abandono.</p> <p>Condiciones Climáticas: La falta de pavimentación en accesos puede volverse un problema significativo durante lluvias, afectando la accesibilidad a espacios como el Estadio Ribera Sur.</p> <p>Deterioro Ambiental: La falta de cuidado en áreas de humedales y la informalidad en la utilización de predios pueden comprometer el medio ambiente local.</p> <p>Congestión y Desorden Vial: La utilización de vías para estacionamiento y la falta de señalización adecuada pueden contribuir al caos vehicular, afectando tanto a residentes como a visitantes.</p> |

Identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas dentro del Macrosector Centro:

| | |
|---|---|
| <p>FORTALEZAS</p> | <p>OPORTUNIDADES</p> |
| <p>Concentración de Servicios, equipamiento y puntos de interés turísticos: Agrupa la mayor cantidad de servicios y equipamientos, convirtiéndose en un punto de atracción para residentes y turistas.</p> <p>Flujos Peatonales Activos: La zona concentra altos flujos peatonales y motorizados, lo que puede dinamizar la economía local y el turismo, lo cual se ve favorecido al contar con infraestructura de resguardo a través de aleros en EE.PP.</p> <p>Accesibilidad Universal: Disposición de elementos de diseño que favorecen el tránsito de personas con movilidad reducida, incluyendo pavimentos podotáctiles y rebajes de solera.</p> <p>Infraestructura Consolidada: Presenta un EPM con un alto grado de pavimentación (100%), lo que mejora las condiciones de movilidad.</p> | <p>Mejoras en Señalética: Implementación de señalética informativa que mejore la orientación de turistas y residentes frente a ubicación de EE.PP. y formas de desplazamientos.</p> <p>Potencial Turístico: La afluencia de turistas puede aprovecharse para implementar mejoras en señalización y servicios orientados al visitante.</p> <p>Desarrollo de Ciclovías: La comunidad ha expresado interés en mejorar la infraestructura ciclista, lo que podría incentivar el uso de medios de transporte sostenibles.</p> <p>Implementación de Medidas de Seguridad: Mayor atención a la señalización y demarcaciones en cruces peligrosos podría mejorar la seguridad vial.</p> |

| DEBILIDADES | AMENAZAS |
|---|---|
| <p>Falta de Infraestructura Barrial: Escasa presencia de equipamientos y/o áreas verdes atractivos en áreas residenciales, limitando el uso diario por parte de los vecinos que residen en el macrosector.</p> <p>Problemas de Seguridad: Existen sectores oscuros y mal mantenidos que son percibidos como inseguros por la comunidad.</p> <p>Incompatibilidad entre modos de desplazamientos: Se registran altas tasas de accidentes, especialmente en cruces clave, lo que genera una percepción de inseguridad.</p> <p>Estacionamiento Inadecuado: La falta de regulación en el estacionamiento contribuye al deterioro de las veredas y a la congestión en las calles.</p> | <p>Mal Uso de Espacios Públicos: Consumo de alcohol y otros comportamientos problemáticos que afectan la calidad de los espacios.</p> <p>Desconexión entre Funciones: Dificultad para equilibrar el uso turístico y el uso barrial de los espacios, lo que puede generar conflictos en la gestión del área.</p> <p>Proliferación de Usos Inadecuados: La falta de regulación sobre estacionamientos puede afectar la calidad de las circulaciones peatonales.</p> <p>Congestión de Tráfico: El flujo constante de vehículos y la espera de colectivos pueden dificultar aún más la movilidad y el acceso a servicios.</p> |

Identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas dentro del Macrosector Fátima:

| FORTALEZAS | OPORTUNIDADES |
|--|--|
| <p>Articulación Barrial: Buena integración entre usos residenciales y EE.PP. o áreas verdes en comparación con otros macrosectores.</p> <p>Espacios de Recreación: Presencia de miradores, multicancha y áreas de ejercicio que fomentan la actividad física, valorados por la comunidad.</p> <p>Potencial Turístico: La playa y acceso costero, aunque deteriorados, son puntos de atracción para diversos usuarios.</p> <p>Conexión Estratégica: La conexión con la ciudad a través de la Avda. Costanera facilita el acceso a otros sectores.</p> <p>Oportunidades para Desplazamientos Activos: Espacios disponibles que podrían ser aprovechados para fomentar el uso de bicicletas y caminatas.</p> | <p>Mejora de Infraestructura: Potencial para revitalizar áreas deterioradas, especialmente la cancha Fátima y la playa, con mejoras en mobiliario y limpieza.</p> <p>Diversificación Programática: Posibilidad de implementar huertas comunitarias y actividades recreativas, como kayak, para aumentar el uso y apropiación de los espacios.</p> <p>Actividades Ambientales: Iniciativas para la extracción de algas y plantación de árboles que pueden fortalecer la identidad del lugar y la participación comunitaria.</p> <p>Desarrollo de Infraestructura Turística: Mejorar la vía San Martín para potenciar su uso turístico y recreativo, en conjunto con mejorar la playa existente, lo que podría atraer visitantes y mejorar la economía local. Como también la posibilidad de crear una red turística y/o de espacios de esparcimiento para residentes dada su cercanía a Playa Lechagua.</p> <p>Proyectos de Urbanismo Táctico: Implementar intervenciones rápidas y de bajo costo para mejorar la infraestructura y la seguridad peatonal.</p> |
| DEBILIDADES | AMENAZAS |
| <p>Deterioro de Espacios: Alta proporción (61%) de áreas verdes intermedias y pequeñas en mal estado o inutilizables, afectando su funcionalidad.</p> <p>Falta de Iluminación: Sectores oscuros que generan inseguridad y desincentivan el uso de áreas públicas.</p> | <p>Consumo de Alcohol: Problemas asociados al consumo de alcohol en espacios públicos que afectan la percepción de seguridad.</p> <p>Riesgos de Accidentes: Condiciones inseguras en algunas áreas que pueden llevar a caídas o accidentes, contribuyendo a la sensación de abandono.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Infraestructura Insuficiente: Carencia de mobiliario adecuado (banacas, contenedores de basura) que limite la permanencia en los espacios.</p> <p>Baja Dotación de EPM: Junto con Pudeto Bajo, Fátima presenta las menores dotaciones de infraestructura asociada al EPM, lo que limita la movilidad y la seguridad.</p> <p>Vías Sin Definición: La falta de pavimentación y definición en muchas calles afecta la circulación tanto de vehículos como de peatones.</p> <p>Problemas de Asentamientos Irregulares: La irregularidad de ciertos asentamientos dificulta la planificación y mejora de la infraestructura.</p> | <p>Conflictos de Uso: Dificultades para equilibrar el uso recreativo y el mantenimiento del entorno natural, lo que podría llevar a más deterioro.</p> <p>Accidentabilidad en Vías Clave: Los cruces en la Avda. Costanera y su intersección con la vía San Martín presentan un riesgo elevado de accidentes debido a la falta de señalización y demarcación.</p> <p>Falta de Mantenimiento: La acumulación de basura y el mal uso de los espacios públicos pueden deteriorar la imagen del sector y desincentivar su uso.</p> |
|--|---|

Identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas dentro del Macrosector Bonilla:

| FORTALEZAS | OPORTUNIDADES |
|--|--|
| <p>Altos Estándares de EE.PP.: Mejor relación de áreas verdes por habitante y calidad en comparación con otros sectores.</p> <p>Diversidad de Espacios: Variedad de atractivos como el Parque Arena Gruesa, miradores, anfiteatro y zonas patrimoniales.</p> <p>Acceso a la Playa: Espacios que fomentan actividades recreativas tanto para residentes como para turistas.</p> <p>Menor Accidentabilidad: Comparado con otros sectores, Bonilla presenta niveles de accidentabilidad más bajos.</p> | <p>Potencial Turístico: Aumento en la promoción de espacios recreativos y patrimoniales para atraer visitantes. Desarrollar el área costera para actividades recreativas y turísticas, aumentando el atractivo del sector.</p> <p>Mejora de Infraestructura y accesibilidad a EE.PP.: Posibilidad de revitalizar áreas en deterioro y mejorar la iluminación para mayor seguridad, aumentando la accesibilidad hacia hitos de interés.</p> <p>Conexiones Futuras: Posibilidad de mejorar la conectividad mediante la conexión de vías discontinuas hacia la vía España en el oriente.</p> <p>Desarrollo de Infraestructura Peatonal: Mejorar la infraestructura de soporte para activos, especialmente en el sector oriente.</p> |
| DEBILIDADES | AMENAZAS |
| <p>Falta de Iluminación: Sectores oscuros que generan percepción de inseguridad entre los usuarios.</p> <p>Subutilización de Espacios: A pesar de la diversidad, algunos espacios no son utilizados plenamente debido a la inseguridad.</p> <p>Espacios Reducidos en el Poniente: El diseño de las manzanas en el sector poniente limita la disposición de aceras y veredas adecuadas.</p> <p>Continuidad de Vías: La falta de continuidad en las vías hacia el oriente limita la accesibilidad y conectividad del sector.</p> | <p>Consumo de Alcohol: Problemas asociados que pueden afectar el uso seguro de los espacios públicos.</p> <p>Conflictos de Uso: La necesidad de equilibrar el uso residencial y turístico con el mantenimiento adecuado de los espacios.</p> <p>Conflictividad en Cruces: Los cruces entre principales avenidas presentan riesgos de accidentes, especialmente en áreas con alta concentración de flujos peatonales, como cerca de establecimientos educacionales.</p> <p>Predio Privado en la Vialidad Estructurante: La existencia de un gran predio privado que interfiere en la continuidad de vías hacia el oriente puede limitar futuras mejoras en infraestructura.</p> |

Identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas dentro del Macrosector Bellavista:

| FORTALEZAS | OPORTUNIDADES |
|---|---|
| <p>Espacio Comunal Importante: Lote Bellavista A como Parque Urbano que alberga la feria costumbrista, fortaleciendo la identidad local.</p> <p>Conexión Barrial: Articulación interna de EE.PP. o áreas verdes dentro de barrios residenciales, facilitando el acceso para los residentes.</p> <p>Entorno Residencial: Mayormente residencial, lo que puede promover un sentido de comunidad y pertenencia entre los habitantes.</p> | <p>Potenciación del Centro de Reciclaje: Ampliar su capacidad y desarrollar programas educativos para fomentar su uso.</p> <p>Mejoramiento de Infraestructura: Posibilidad de revitalizar áreas en deterioro y mejorar la iluminación para aumentar la seguridad.</p> <p>Actividades Comunitarias: Implementación de iniciativas que promuevan la participación ciudadana y el cuidado de los espacios.</p> <p>Posibilidad de Ciclovías: La comunidad identifica la oportunidad de conectar equipamientos y áreas verdes mediante ciclovías hacia el centro, mejorando la accesibilidad. La implementación de ciclovías puede incentivar el uso de bicicletas y disminuir la dependencia del automóvil.</p> <p>Desarrollo de Conectividad: Mejorar la conexión entre Bellavista y el sector de Caicumeo, especialmente en relación al nuevo hospital, puede aumentar la relevancia del área.</p> |
| DEBILIDADES | AMENAZAS |
| <p>Deterioro de Espacios: 86% de las áreas intermedias y pequeñas están en mal estado o inutilizables, afectando su funcionalidad.</p> <p>Falta de Iluminación: Sectores oscuros que generan inseguridad, limitando el uso de los EE.PP.</p> <p>Contaminación: Residuos en la Quebrada Bellavista que deterioran el entorno natural y afectan la calidad de los espacios.</p> <p>Baja Conectividad: Solo dos vías de conexión hacia la ciudad (Avda. Costanera y Los Carrera), limitando el acceso y salida del sector.</p> <p>Uso de Acera como Estacionamiento: La práctica habitual de estacionar en las aceras disminuye la continuidad de los desplazamientos peatonales y deteriora las veredas.</p> | <p>Percepción Negativa de Espacios: Sensación de abandono por parte de la ciudadanía, que puede disminuir la apropiación y uso de los espacios disponibles.</p> <p>Deterioro de la Infraestructura: La falta de mantenimiento en veredas y EPM puede llevar a un aumento en los problemas de seguridad y accesibilidad.</p> <p>Desarrollo Urbano No Planificado: El crecimiento descontrolado o la construcción de nuevos proyectos inmobiliarios sin una adecuada planificación pueden agravar los problemas de infraestructura y congestión.</p> |

Identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas dentro del Macrosector Caicumeo:

| FORTALEZAS | OPORTUNIDADES |
|---|--|
| <p>Desarrollo Habitacional: Alberga nuevos desarrollos habitacionales con mejor integración de EE.PP. o áreas verdes, ofreciendo más opciones para los residentes. El crecimiento reciente a través de desarrollos habitacionales ha permitido condiciones más favorables para el EPM.</p> <p>Variedad de Espacios: En las áreas más recientes, se observa una mayor disponibilidad y variedad de espacios públicos, lo que mejora la calidad de vida de los habitantes.</p> <p>Proximidad a la Nueva Centralidad: La construcción del nuevo hospital puede atraer atención y recursos al sector, potenciando el desarrollo de infraestructuras y servicios.</p> | <p>Ampliación de Límites Urbanos: La posible expansión del límite urbano puede permitir la planificación de nuevos EE.PP. que respondan a las necesidades de la creciente población.</p> <p>Construcción del Hospital: La llegada del nuevo hospital atraerá un mayor número de viajes, lo que puede impulsar mejoras en la infraestructura de conectividad. El desarrollo de nuevos EE.PP. puede ser considerado en la planificación alrededor del hospital, mejorando la calidad de vida de los nuevos residentes.</p> <p>Continuidad de Vías: La necesidad de una conexión alternativa a través de la continuidad de la vía Circunvalación podría facilitar el acceso y reducir la congestión en otras vías.</p> |

| DEBILIDADES | AMENAZAS |
|---|--|
| <p>Baja Diversidad Programática: La oferta de espacios recreativos y actividades es limitada, con solo algunas multicanchas y un mirador.</p> <p>Percepción de Inseguridad: La falta de iluminación y la presencia de sectores oscuros generan un ambiente percibido como inseguro, desincentivando el uso de los espacios públicos.</p> <p>Espacios Estrechos para Infraestructura: La disposición de manzanas en algunas áreas limita el espacio disponible para la infraestructura de soporte de los desplazamientos, afectando la disponibilidad de veredas.</p> | <p>Incremento de la Población: La llegada de nuevos residentes podría aumentar la presión sobre los EE.PP. existentes, exacerbando problemas de mantenimiento y seguridad.</p> <p>Deterioro Continuo: Sin inversión en mantenimiento y mejora, los EE.PP. podrían seguir deteriorándose, lo que llevaría a una menor calidad de vida y al abandono de estos espacios.</p> <p>Aumento de la Congestión: La atracción de viajes por la construcción del hospital puede aumentar la congestión en las vías existentes si no se implementan adecuadas mejoras en la infraestructura.</p> <p>Accidentabilidad en Rutas Principales: Aunque la accidentabilidad es baja, se concentra en la ruta Caicumeo y en los cruces de Avda. La Paz, lo que podría representar un riesgo con el incremento del tráfico.</p> <p>Desarrollo descontrolado: El crecimiento rápido puede llevar a una planificación inadecuada de la infraestructura, si no se consideran las necesidades a largo plazo del sector.</p> |

Identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas dentro del Macrosector Pudeto Alto:

| FORTALEZAS | OPORTUNIDADES |
|---|---|
| <p>Ubicación Estratégica: La proximidad al centro de la ciudad facilita el acceso a servicios y equipamientos, lo que puede ser atractivo para residentes y visitantes.</p> <p>Conectividad Adecuada: Las vías principales (Arturo Pratt, Aníbal Pinto, Pudeto, Almirante Latorre) aseguran una buena conexión oriente-poniente, favoreciendo el flujo de vehículos hacia el centro.</p> <p>Plazoleta del Roto Chileno: Espacio con potencial para mejorar la conectividad y funcionalidad, especialmente en relación al terminal de buses.</p> <p>Equipamiento Deportivo Valorado: Existencia de un skatepark municipal que es utilizado y apreciado por la comunidad.</p> | <p>Mejoras en la Infraestructura: Existe la posibilidad de invertir en la pavimentación y consolidación de vías transversales, mejorando la conectividad y seguridad en el desplazamiento.</p> <p>Reforzamiento de la Seguridad Vial: La implementación de una mejor señalética y demarcación puede reducir la accidentabilidad, especialmente en zonas críticas como alrededor de la estación de buses.</p> <p>Intervenciones en Escaleras: Mejorar las condiciones de las escaleras existentes, añadiendo medidas de apoyo y manteniendo la superficie, podría aumentar la accesibilidad y la seguridad.</p> <p>Intervenciones Comunitarias: La comunidad ya está involucrada en el cuidado y mejoramiento de espacios, lo que puede facilitar futuras iniciativas.</p> |
| DEBILIDADES | AMENAZAS |
| <p>Estado del EPM: La infraestructura de movilidad presenta signos de desgaste y una condición general regular, lo que afecta la calidad de los desplazamientos.</p> <p>Accidentabilidad: Alta tasa de accidentes (atropellos, choques y colisiones) en las vías principales, indicando incompatibilidades entre diferentes modos de transporte.</p> | <p>Percepción de Inseguridad: La alta accidentabilidad puede generar una percepción negativa sobre la seguridad en el desplazamiento, afectando la calidad de vida de los residentes en desmedro de fomentar los desplazamientos peatonales.</p> <p>Congestión Vial: La combinación de alto flujo vehicular y falta de regulación en el estacionamiento puede llevar a una mayor congestión, dificultando la movilidad en la zona. El alto flujo de paso para acceder y salir de la ciudad también puede dificultar la calidad de los espacios públicos y su seguridad.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Falta de Estacionamiento Regularizado: La ausencia de restricciones para el estacionamiento en las vías principales contribuye a la congestión y afecta el flujo vehicular.</p> <p>Poca Disponibilidad de EE.PP.: Solo 7 unidades de áreas verdes con potencial de contener un programa que fomente el uso y permanencia en EE.PP. o áreas verdes.</p> | <p>Desigualdad en la Infraestructura Peatonal: Las diferencias en la calidad del EPM entre Pudeto Alto y el Centro pueden limitar el uso seguro y accesible de las vías por parte de los peatones.</p> |
|---|---|

Identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas dentro de la localidad de Chacao:

| FORTALEZAS | OPORTUNIDADES |
|---|--|
| <p>Potencial Turístico: Chacao se posiciona como puerta de entrada a la isla, lo que puede atraer a más visitantes y fomentar el desarrollo local.</p> <p>Condiciones de Vías Principales: La vía principal que articula Chacao está en buenas condiciones generales, lo que permite un tránsito adecuado para medios motorizados y facilita el acceso a la localidad.</p> <p>Entorno Natural Atractivo: La localidad está rodeada de paisajes naturales, lo que la convierte en un destino ideal para actividades al aire libre como senderismo, ciclismo y avistamiento de aves.</p> <p>Comunidad Pequeña: La escala pequeña de Chacao fomenta un sentido de comunidad y pertenencia entre los residentes, facilitando la colaboración en proyectos locales y el apoyo mutuo.</p> <p>Identidad Cultural: La localidad puede potenciar sus tradiciones y costumbres que pueden ser valoradas y promocionadas, fortaleciendo su identidad y atractivo turístico.</p> | <p>Mejora de Espacios Públicos: Posibilidad de intervenciones en áreas verdes menores, como la multicancha y el mirador, para incrementar su uso y funcionalidad.</p> <p>Desarrollo de Infraestructura Turística: Implementación de señalética informativa y mejora de la costanera, potenciando el turismo en la zona.</p> <p>Incorporación de Nuevos EE.PP.: Potencial para incorporar más espacios verdes en terrenos no consolidados y mejorar la conectividad urbana.</p> <p>Potencial para Turismo Rural: Chacao puede desarrollar iniciativas de turismo rural, promoviendo su cultura, tradiciones y gastronomía local, lo que puede diversificar la economía local.</p> <p>Fomento de Transporte Activo: La envergadura de la localidad permite el potencial desarrollo de espacios para desplazamientos activos, como caminatas y ciclismo.</p> |
| DEBILIDADES | AMENAZAS |
| <p>Baja Diversidad Programática: Limitada oferta de actividades y equipamientos que fomenten el uso de los espacios públicos, especialmente para niños y jóvenes.</p> <p>Sentido de Pertenencia: La comunidad muestra una falta de conexión y cuidado hacia los EE.PP., lo que puede afectar su uso y mantenimiento.</p> <p>Condiciones Climáticas: Falta de infraestructura adecuada para proteger a los usuarios de las inclemencias del tiempo en espacios deportivos y recreativos.</p> <p>Bajos Niveles de Pavimentación: Las vías interiores y secundarias presentan un bajo nivel de pavimentación, dificultando los desplazamientos y el acceso seguro dentro de la localidad.</p> | <p>Aumento del Flujo Turístico: El incremento en la afluencia de visitantes puede generar presión sobre los EE.PP. y su mantenimiento.</p> <p>Contaminación y Mantenimiento: Riesgo de deterioro de áreas verdes debido al mal uso y falta de cuidado, como se ha mencionado en la playa.</p> <p>Competencia por Recursos: La necesidad de mejorar los EE.PP. podría verse afectada por otras prioridades de inversión en la comuna.</p> <p>Problemas de Seguridad Vial: La alta velocidad de los vehículos en áreas cercanas, especialmente con el incremento del turismo, puede aumentar el riesgo de accidentes en la localidad.</p> |

Identificación de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas dentro de la localidad de Quetalmahue:

| FORTALEZAS | OPORTUNIDADES |
|--|---|
| <p>Entorno Natural Atractivo: La localidad se beneficia de paisajes naturales que pueden fomentar el turismo y las actividades recreativas al aire libre.</p> <p>Potencial Turístico: Ubicación como puerta de acceso a la Península de Lacuy, lo que puede incrementar el interés turístico en la zona.</p> <p>Buena Condición de Vías Principales: Las vías principales están en buenas condiciones, facilitando el acceso y la conectividad hacia otras áreas.</p> | <p>Mejora en Señalética: Implementación de señalética que informe sobre atractivos turísticos y facilite el desplazamiento, beneficiando tanto a turistas como a residentes.</p> <p>Intervenciones en Espacios Públicos: Posibilidad de mejorar el refugio peatonal, la capilla y la plaza para potenciar su uso y convertirse en puntos de encuentro comunitarios.</p> <p>Desarrollo de Infraestructura Recreativa: Crear espacios para deportes y actividades recreativas, especialmente dirigidos a niños y jóvenes.</p> <p>Mejoras en la Infraestructura Vial: Existe una clara necesidad y posibilidad de mejorar las rutas internas y los accesos, lo que podría facilitar el desplazamiento y aumentar la seguridad.</p> <p>Fomento de Transporte Activo: La envergadura de la localidad permite el potencial desarrollo de espacios para desplazamientos activos, como caminatas y ciclismo.</p> |
| DEBILIDADES | AMENAZAS |
| <p>Falta de Infraestructura: Escasa infraestructura de soporte para actividades recreativas y deportivas, lo que puede desincentivar su uso.</p> <p>Baja Iluminación: La falta de iluminación en los EE.PP. afecta la seguridad y el uso de estos espacios durante la tarde y noche.</p> <p>Bajos Niveles de Pavimentación: La falta de pavimentación en las vías interiores dificulta el acceso y la movilidad en medios motorizados.</p> <p>Infraestructura Pevalonal Insuficiente: La falta de infraestructura adecuada para medios activos afecta la seguridad y comodidad de los desplazamientos.</p> | <p>Mala Gestión de Residuos: La presencia de basura en los EE.PP. puede generar una percepción negativa y afectar el uso de estos espacios.</p> <p>Aumento del Turismo Sin Preparación: Un aumento en la actividad turística sin las adecuadas mejoras en infraestructura puede generar saturación y deterioro de los espacios existentes.</p> <p>Competencia por Recursos: Prioridades en otras áreas de la comuna pueden desviar recursos de la mejora de EE.PP. en Quetalmahue.</p> <p>Velocidades Elevadas en Vías Principales: La falta de control de velocidad y señalética adecuada puede incrementar el riesgo de accidentes, especialmente en áreas con alta circulación peatonal.</p> |

La definición de un FODA en movilidad y EE.PP. o áreas verdes por macrosector o localidad nos permite relevar condiciones particulares del territorio necesarios como insumo para lo que se desarrollará en la siguiente etapa (cartera de iniciativas); pero también para poder contar con la información sistematizada y analizada para poder generar un FODA a nivel comunal.

> El FODA general a nivel comunal se presenta a continuación:

FORTALEZAS

Diversidad de espacios públicos y áreas verdes: Existencia de variadas tipologías de espacios públicos y áreas verdes que pueden ser revitalizados tanto para uso comunitario como turístico.

Riqueza ecológica y paisajística: Amplias áreas naturales, incluyendo praderas, matorrales y humedales, que contribuyen a la biodiversidad y ofrecen un alto valor ecológico y paisajístico.

Entorno Natural Atractivo: Muchos macrosectores cuentan con paisajes naturales y áreas costeras que pueden potenciar el turismo y actividades recreativas.

Cobertura de áreas verdes: Superficie de áreas verdes superior a los estándares recomendados por las NN.UU. y la OMS.

Proyectos Previos: Existencia de intervenciones de mejoramiento de los espacios públicos –por ejemplo, en Arenas Gruesas– que pueden sentar un precedente en términos de diseño y facilitar iniciativas futuras.

Interés Comunitario: Existencia de un interés de la comunidad en mejorar la calidad de vida en los espacios públicos, lo que puede impulsar iniciativas locales y/o comunitarias.

Red de Infraestructura Vial: La Ruta 5 y sus conexiones (W-20, W-15) facilitan el acceso a Ancud y su área urbana, así como la conectividad entre localidades del territorio comunal. La propuesta de mejorar la red vial en el sector centro-sur contribuye a fortalecer esta conectividad.

Senderos y rutas peatonales: Existencia de senderos y rutas peatonales que pueden mejorar la movilidad y accesibilidad mediante su integración a una red consolidada.

Macro sector Centro: Concentración de servicios y equipamientos en el centro, permitiendo una movilidad peatonal en el sector.

OPORTUNIDADES

Fomento del Turismo Sostenible: El patrimonio natural y cultural de la comuna ofrece oportunidades para un desarrollo turístico sostenible, consolidando y valorizando la cultura y el patrimonio local.

Rehabilitación y consolidación de la red de EPM: La posibilidad de mejorar y consolidar el EPM puede fomentar el uso de medios de transporte no motorizados y revitalizar áreas verdes subutilizadas o deterioradas, mejorando la calidad de vida y salud de los habitantes.

Integración del EPM con el entorno costero: Desarrollar el EPM en relación con el borde costero puede mejorar la calidad de vida y potenciar el turismo, ofreciendo espacios recreativos y de encuentro.

Proyectos de intermodalidad: Potenciar la conexión entre el transporte público y los medios de movilidad activa puede facilitar el acceso a servicios y reducir la dependencia del automóvil.

Proyectos de gestión social e innovación en los espacios públicos: El interés de la comunidad en la mejora de los espacios públicos constituye una oportunidad para desarrollar planes de gestión comunitaria e implementar iniciativas como plazas de bolsillo y espacios públicos techados para atraer a los diversos grupos etarios y activar espacios subutilizados mejorando la infraestructura y su mantención.

Nuevos desarrollos habitacionales: En macro sectores con nuevos desarrollos ofrecer una oportunidad para articularse mejor con los espacios públicos y áreas verdes de la comuna.

Desarrollo en Caicumeo: La construcción del nuevo hospital puede impulsar mejoras en la infraestructura de transporte y conectividad.

Intervenciones en Espacios Claves: Áreas como la Plazoleta del Roto Chileno en Pudeto Alto pueden ser mejoradas para servir como puntos de encuentro y acceso.

Conectividad Rural-Urbana: La alta ruralidad puede potenciar el intercambio cultural y económico entre el campo y la ciudad.

Crecimiento Urbano Controlado: Posibilidad de expansión ordenada hacia sectores como Caracoles, que puede facilitar el desarrollo planificado.

Iniciativas Comunitarias: Posibilidad de involucrar a la comunidad en la planificación y mantenimiento de espacios verdes, fomentando un sentido de pertenencia.

Fomento del Transporte Activo: La promoción de desplazamientos peatonales y en bicicleta se considera esencial, lo que puede llevar a la creación de nuevas ciclovías y espacios seguros.

Desarrollo Turístico: Algunas localidades son entradas a zonas turísticas, presentando oportunidades para el desarrollo de infraestructura que apoye el turismo.

Inversiones Públicas y Privadas: La posibilidad de atraer inversiones para mejorar la infraestructura y servicios urbanos.

Alianzas con Organizaciones Locales: Colaboraciones con ONGs y grupos comunitarios para implementar proyectos de desarrollo social y ambiental.

DEBILIDADES

Deterioro y subutilización de la red de EPM: Espacios públicos variados y con alto potencial pero que muchas veces están abandonados, en situación de deterioro o subutilizados, afectando la calidad de vida de los residentes.

Bajos Niveles de Pavimentación: Muchas áreas presentan calles sin pavimentar, afectando la movilidad en medios motorizados y peatonales.

Infraestructura Peatonal Insuficiente: La falta de infraestructura segura para peatones es un problema recurrente en la mayoría de los macrosectores.

Falta de iluminación: Muchos espacios son percibidos como inseguros debido a la mala iluminación y condiciones de mantenimiento, disuadiendo su uso (especialmente en Pudeto Bajo y Bellavista).

Estado y conectividad de la red vial: La red de EPM presenta un estado regular o deficiente, lo que afecta la seguridad y la comodidad del desplazamiento. La falta de conexión entre macro sectores genera una red desarticulada y reduce la efectividad de la infraestructura vial existente, limitando la movilidad.

Incompatibilidad entre modos: La falta de señalética y demarcaciones de cruces aumenta la incompatibilidad entre modos activos y motorizados, aumenta la dificultad y riesgo en los desplazamientos.

Bajos niveles de accesibilidad: EE.PP. o áreas verdes en conjunto con espacio de soporte para los desplazamientos peatonales presentan dificultades para asegurar la accesibilidad universal de los espacios y su infraestructura.

Falta de Buses Urbanos: La discontinuidad del sistema de buses urbanos en Ancud y la dependencia a los taxis colectivos, limitan las opciones de movilidad en el territorio comunal y favorece el creciente uso del automóvil.

Carencia en materia de planificación urbana: El territorio comunal carece un plan urbanístico actualizado y adaptado a las problemáticas territoriales de la comuna de Ancud.

Inversiones institucionales limitadas: La falta de financiamiento y apoyo institucional limita las oportunidades de mejora en la infraestructura de transporte y la red de EPM.

Falta de Regulación de Estacionamientos: La ausencia de una regulación adecuada para los estacionamientos en los macrosectores genera múltiples problemas, congestión vial, deterioro de infraestructura, inseguridad peatonal, percepción negativa del espacio público, entre otros.

AMENAZAS

Crecimiento urbano desorganizado y desigual: La carencia de un plan urbanístico adecuado puede generar dinámicas de expansión urbana desorganizadas con pérdida de áreas naturales y creación de áreas periféricas desconectadas, aumentando aún más la dependencia a la movilidad motorizada.

Aumento exponencial del uso del vehículo privado: La falta de infraestructura para movilidad activa, asociado a la inexistencia de un transporte público, puede generar un incremento descontrolado de la tasa de motorización y congestión vial, afectando la calidad del aire y complicando aún más la movilidad.

Cambio Climático: Como comuna costera, Ancud, está expuesta a los efectos del cambio climático, lo que puede generar zonas más vulnerables a inundaciones, exacerbando los problemas de movilidad.

Falta de accesibilidad y seguridad en el sistema vial: La alta tasa de accidentes asociada a la congestión en las vías principales representan un riesgo para la seguridad vial y la calidad de la movilidad y accesibilidad de los habitantes a los distintos sectores de la comuna.

Crecimiento turístico desmedido: Un aumento descontrolado del turismo puede poner presión sobre los recursos y espacios del territorio comunal, fragilizando de forma importante el patrimonio local y natural de la comuna.

Competencia por Recursos: La presión sobre el presupuesto municipal puede dificultar la inversión en el mantenimiento y mejora de los espacios públicos comunales.

Compatibilidad entre pavimentación y fauna existente: La pavimentación en vías rurales si bien contribuye positivamente a la conectividad, el aumento de tránsito y velocidades se visualiza como una amenaza a la fauna existente.

Generación de Imagen Objetivo

Del FODA general en movilidad y EE.PP. o áreas verdes para la comuna de Ancud se desprenden una serie de desafíos clave para la elaboración de la Imagen Objetivo del presente estudio, los cuales se individualizan a continuación:

Revitalización de Espacios Públicos:

Situación actual:

La comuna cuenta con una diversidad de espacios públicos y áreas verdes que, aunque tienen un gran potencial, a menudo se encuentran subutilizados o deteriorados. Esto puede deberse a la falta de mantenimiento, a la percepción de inseguridad o a la ausencia de actividades que fomenten su uso. Como resultado, estos espacios no cumplen su función de ser lugares de encuentro y convivencia para la comunidad.

Desafío:

Desarrollar programas de revitalización que integren a la comunidad, transformando espacios subutilizados en lugares vibrantes que fomenten la interacción social y el turismo. Desarrollar un enfoque programático que combine la diversidad de los espacios públicos con la participación comunitaria. Este plan buscaría revitalizar los espacios existentes, promoviendo actividades y eventos que atiendan a diversos grupos etarios y culturales, y fomentando su uso regular.

Conectividad y Accesibilidad:

Situación actual:

La comuna presenta una red de infraestructura vial que, aunque existente, enfrenta desafíos significativos en términos de conectividad y accesibilidad. Las vías principales están en condiciones aceptables, pero la falta de continuidad y calidad en las vías secundarias y la infraestructura para transporte activo limita la movilidad de los habitantes. Esto se traduce en una dependencia excesiva del automóvil, afectando la calidad del aire y la seguridad vial.

Desafío:

Implementar mejoras en la red de EPM que integren transporte público y medios activos, garantizando accesibilidad universal y reduciendo la dependencia del automóvil. Este desafío no solo aborda la problemática actual de conectividad y accesibilidad, sino que también promueve un cambio cultural hacia modos de transporte más sostenibles, mejorando la calidad de vida en la comuna a largo plazo.

Fomento del Turismo Sostenible:

Situación actual:

La comuna cuenta con un rico patrimonio natural y cultural que, si se desarrolla adecuadamente, puede atraer un flujo turístico sostenible. Sin embargo, el aumento desmedido del turismo puede generar presión sobre los recursos locales y sobre la infraestructura existente. Por tanto, es crucial establecer un enfoque que potencie el turismo sin comprometer la calidad de vida de los residentes ni la integridad de los ecosistemas, como también encontrar un equilibrio entre el fomento de la actividad turística y la protección de la identidad cultural y los recursos históricos de la comuna.

Desafío:

Diseñar y promover iniciativas de turismo sostenible que respeten el medio ambiente y fomenten la conservación de áreas naturales, involucrando a la comunidad en la gestión de estos recursos. Crear un marco que integre la conservación del medio ambiente, el bienestar de la comunidad y la atracción de visitantes, promoviendo actividades turísticas que respeten y valoren el patrimonio natural y cultural.

Mejora de la Seguridad Vial:

Situación actual:

La seguridad vial es un aspecto crucial para garantizar la movilidad de todos los usuarios de la vía, incluyendo peatones, ciclistas y conductores. Aunque algunos macrosectores presentan niveles bajos de accidentabilidad, aún existen cruces peligrosos y áreas donde la infraestructura vial es deficiente. Esto genera una percepción de inseguridad que afecta la calidad de vida y la movilidad de los residentes.

Desafío:

Implementar medidas de seguridad en cruces peligrosos y mejorar la señalética, abordando la incompatibilidad entre modos de transporte para crear un entorno más seguro para todos. Implementar un

sistema de señalética claro y efectivo para ordenar el tránsito vehicular y peatonal, promoviendo un entorno más seguro.

Fomento de la Movilidad Activa:

Situación actual:

La movilidad activa, que incluye el caminar y andar en bicicleta, es fundamental para promover un estilo de vida saludable y sostenible. A pesar de la existencia de senderos y rutas peatonales en algunos macrosectores y/o localidades, la infraestructura no siempre es suficiente ni está bien mantenida, lo que limita su uso y efectividad. En un contexto donde el uso del automóvil privado está en aumento, es esencial encontrar maneras de incentivar formas de transporte más sostenibles, en donde la bicicleta actualmente no presenta una infraestructura de soporte existente para fomentar como medio de desplazamiento.

Desafío:

Desarrollar una red de ciclovías y mejorar la infraestructura peatonal para incentivar el uso de medios de transporte no motorizados, contribuyendo a la salud pública y reduciendo la congestión, las conectividades rurales podrían verse beneficiadas por este medio de desplazamiento.

Conservación de Recursos Naturales:

Situación Actual:

La riqueza ecológica y paisajística de la región es un activo invaluable que no solo contribuye a la biodiversidad local, sino que también es un atractivo para el turismo y las actividades recreativas. Sin embargo, la creciente presión del desarrollo urbano y el turismo puede amenazar estos recursos naturales. Es esencial encontrar un equilibrio que permita disfrutar de estos espacios sin comprometer su integridad ecológica.

Desafío:

Establecer prácticas de conservación que protejan la biodiversidad mientras se desarrollan áreas para el uso recreativo y turístico, mitigando la presión sobre los recursos naturales.

Fomento de la Participación y Apropiación de los Espacios Públicos

Situación Actual:

La comuna de Ancud cuenta con una rica variedad de espacios públicos y áreas verdes, pero muchos de estos lugares permanecen subutilizados o en estado de deterioro. La falta de participación activa de la comunidad en la gestión y mantenimiento de estos espacios limita su potencial para fomentar la cohesión social y el bienestar. Es fundamental promover un sentido de apropiación que empodere a los residentes y fomente el uso responsable y sostenido de estos entornos.

Desafío:

Desarrollar estrategias de participación comunitaria que fomente la apropiación y gestión de espacios públicos, integrando a la comunidad en la planificación, diseño y mantenimiento de estos lugares.

Imagen Objetivo en movilidad y espacio público

Ancud se proyecta como una comuna vibrante que disfruta de un entorno natural preservado y que privilegia una movilidad activa y un uso comunitario de los espacios públicos, pilares fundamentales que constituyen el sello de la comuna.

Los espacios públicos son diversos, de calidad y accesibles. Incorporan tanto las calles y plazas como los humedales, playas y bordes costeros. Conforman un red de puntos de encuentro para personas de todas las edades dónde se promueve la interacción y el sentido de pertenencia a través de actividades culturales, recreativas y educativas, generando un entorno seguro y cuidado por todos y todas.

La movilidad activa se ha convertido en un estilo de vida para los habitantes, promoviendo la salud y el bienestar a través del uso de bicicletas y caminatas diarias. Esta práctica ha reducido la congestión vehicular, haciendo de Ancud una ciudad más limpia y saludable.

El turismo en Ancud se desarrolla de manera responsable, cuidando y valorando el territorio y la cultura comunal. Se promueve el respeto al medio ambiente, la conservación de los recursos naturales y de los ecosistemas locales, incentivando prácticas sostenibles en beneficio del fortalecimiento de la identidad y calidad de vida local.

Componentes Claves de la Imagen Objetivo

1. Revitalización de Espacios Públicos:

- **Espacios Activos y Conectados:** Todos los espacios públicos están revitalizados y son utilizados regularmente por la comunidad. Se realizan actividades culturales, recreativas y educativas que fomentan la interacción social y atraen a visitantes, convirtiendo estos espacios en verdaderos centros de vida comunitaria.
- **Participación Comunitaria:** La comunidad está involucrada en la gestión y mantenimiento de los espacios, lo que crea un sentido de pertenencia y cuidado por el entorno.

2. Conectividad y Accesibilidad:

- **Red de Infraestructura de Movilidad:** Se ha implementado una red de caminos peatonales y ciclovías bien mantenidas, que conectan los principales espacios públicos y puntos de interés cultural. Esta infraestructura permite a los residentes desplazarse de manera segura y cómoda, reduciendo la dependencia del automóvil.
- **Accesibilidad Universal:** Todos los espacios y vías son accesibles para personas con movilidad reducida, garantizando que todos los miembros de la comunidad puedan disfrutar del entorno.

3. Fomento del Turismo Sostenible:

- **Turismo Responsable:** Ancud es un destino turístico que atrae a visitantes interesados en su patrimonio natural y cultural. Las iniciativas turísticas se desarrollan de manera sostenible, respetando y valorando la identidad local y promoviendo la conservación de los recursos naturales.
- **Involucramiento Comunitario:** La comunidad participa activamente en el desarrollo turístico, beneficiándose de su cultura y recursos mientras se protege su legado.

4. Mejora de la Seguridad Vial:

- **Entornos Seguros:** Las calles y espacios públicos cuentan con señalética clara y efectiva que asegura la seguridad de todos los usuarios de la vía. Las medidas implementadas han reducido significativamente la accidentabilidad y mejorado la percepción de seguridad en la comunidad.
- **Educación Vial:** Se llevan a cabo campañas de educación que promueven un comportamiento seguro entre peatones, ciclistas y conductores.

5. Fomento de la Movilidad Activa:

- **Cultura de Movilidad Sostenible:** La comunidad adopta la movilidad activa como un estilo de vida, con un aumento en el uso de bicicletas y desplazamientos a pie. Las infraestructuras para la movilidad activa están bien mantenidas y son ampliamente utilizadas.
- **Salud y Bienestar:** Se evidencia una mejora en la salud pública debido a un aumento en la actividad física y una reducción en la congestión vehicular.

6. Conservación de Recursos Naturales:

- **Ecosistemas Protegidos:** Las prácticas de conservación se han implementado efectivamente, protegiendo la biodiversidad local mientras se desarrollan áreas para el uso recreativo y turístico. Se promueve un equilibrio entre el desarrollo y la preservación del entorno natural.
- **Conciencia Ambiental:** La comunidad está comprometida con la conservación, participando en iniciativas que protegen los recursos naturales y promueven la sostenibilidad.

7. Fomento de la Participación y Apropiación de los Espacios Públicos:

- **Gestión Colectiva:** Los espacios públicos son gestionados de manera colectiva por la comunidad, quienes participan activamente en la planificación, diseño y mantenimiento, fomentando una cultura de cuidado y uso responsable.
- **Eventos y Actividades Comunitarias:** Se realizan eventos regulares que involucran a diversos grupos etarios y culturales, creando un ambiente inclusivo y vibrante.

Bibliografía

Instrumentos de Planificación Territorial (IPT), planes y programa

Escala nacional

- Nueva agenda urbana Hábitat III
- Agenda 2030, 17 Objetivos de Desarrollo sostenible
- Política Nacional de Ordenamiento Territorial
- Política Nacional de Desarrollo Urbano
- Política Nacional de Desarrollo Rural
- Ley sobre integración social en la planificación urbana, Gestión de suelo y plan de emergencia habitacional
- Estrategia Nacional de Movilidad Sustentable

Escala regional

- Estrategia Regional de Desarrollo
- Plan Regional de Ordenamiento Territorial
- Política Regional de Localidades Aisladas
- Política Regional para la Sostenibilidad Hídrica
- Plan Regional de Infraestructura Urbana y Territorial
- Plan de Transporte Público Regional

Escala comunal

- Plan Regulador Comunal (PRC) y seccionales
- Plan de Desarrollo Comunal (PLADECO)
- Estrategia Energética Local (EEL)
- Estrategia Ambiental Comunal (EAC)
- Plan de Acción Comunal de Cambio Climático (PACC)
- Caracterización comunal en el marco de la estrategia Chiloé Reduce
- Plan de Desarrollo Turístico Sustentable (PLADETUR)
- Plan de Acción para la Gestión de las Zonas de Interés Turístico de Chiloé (ZOIT)
- Plan de Seguridad Comunal
- Diagnóstico STU y Plan Maestro de Transporte
- Caracterización del Transporte Público Rural
- Mejoramiento Circunvalación Centro

Antecedentes para la elaboración del PIIMEP

- Ley 20.958 de Aportes el Espacio Público, 2016 modificada por la Ley 21.284 en 2020
- Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano (MTT, 2019)
- Instructivo de aplicación de la Ley de Aportes 20.958 (DDU MINVU, 2020).
- Guía para la elaboración de Planes Comunales de Inversión en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (CNDU-PNUD, 2019)

Principales fuentes y bases de datos

- Diagnósticos de Seguridad Pública anuales, Ministerio del Interior
- Censo de Población y Vivienda, años 2002 y 2017, INE (Formato REDATAM Plus)
- Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional (CASEN) 2015
- Bases de Datos Centro de Estudios MINEDUC
- Datos municipales obtenidos desde SINIM
- Estadísticas OMIL
- Estadísticas e informes SERNATUR
- Programa mejoramiento progresivo de la calidad de la gestión municipal, SUBDERE
- Catastros y Bases de Datos Comunales
- Ley de Transparencia (ley 20.285)
- Observatorio Urbano, División de Desarrollo Urbano, MINVU
- Ficha de Protección Social (disponible en el Municipio)
- Usos de suelo, CONAF
- Estudio de vida y espacios públicos, IDOM, 2019
- Medición y análisis de variables de operación y percepción usuaria de servicios de transporte público mayor urbano de las ciudades de Puerto Montt, Osorno y Chiloé, Aristo Consultores, 2016
- Movilidad urbana e interurbana en la Isla Grande de Chiloé: Patrones de viaje en ciudades intermedias y de menor tamaño en un contexto de archipiélago, Lazo et al., 2024.
- Prediagnóstico Municipal PIIMEP, Departamento de Asesoría Urbana, 2024
- Incorporación de componentes de movilidad y mitigación y adaptación al cambio climático al proceso de formulación de planes reguladores comunales y aplicación piloto de propuestas en el proceso de actualización del plan regulador de la Comuna de Los Ángeles, DESE 2019